



2026/1738

24.7.2026.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2026/1738

(2026. gada 8. jūlijs)

**par aprites prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu
apsaimniekošanu, un ar ko groza Regulas (ES) Nr. 168/2013, (ES) 2018/858, (ES) 2019/1020 un
(ES) 2023/1542 un atceļ Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 114. pantu un tā 192. panta 1. punktu saistībā ar šīs
regulas 14. līdz 36. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojumā par Eiropas zaļo kursu ir izklāstīta Eiropas izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursu ziņā efektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kur vēlākais līdz 2050. gadam nav neto siltumnīcefekta gāzu emisiju un ekonomiskā izaugsme ir atsaistīta no resursu patēriņa. Lai Savienības ražojumu rīcībpolitikas palīdzētu samazināt oglekļa emisijas pasaules līmenī, ir jānodrošina, ka Savienībā tirgotie un pārdotie ražojumi tiek sagādāti, ražoti un to kalpošanas laika beigās apstrādāti ilgtspējīgā veidā.

⁽¹⁾ OV C, C/2024/1593, 5.3.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj>.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2026. gada 18. jūnija nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2026. gada 29. jūnija lēmums.

- (2) Autobūves nozare veido ievērojamu daļu no enerģijas un materiālu resursu patēriņa Savienībā un līdz ar to arī rada siltumnīcefekta gāzes. Transportlīdzekļu ražošana trešās valstīs un laišana Savienības tirgū veicina siltumnīcefekta gāzu rašanos visā pasaulē, un tas, savukārt, rada negatīvu ietekmi uz vidi Savienībā. Viens no priekšnosacījumiem, lai sasniegtu klimatneitralitātes mērķi līdz 2050. gadam, ir pāreja no fosilo degvielu izmantošanas transportlīdzekļos uz nulles emisiju mobilitāti, kā paredzēts paketē "Gatavi mērķrādītājam 55 %". Tas samazinās siltumnīcefekta gāzu emisijas no autobūves nozares, kuras saistītas ar transportlīdzekļu izmantošanas posmu. Autobūves nozare ir viena no lielākajām pirmreizējā alumīnija, tērauda un plastmasas izmantotājām, kas ir saistīts ar Savienības tirgū laistu jaunu transportlīdzekļu ražošanu. Tam var būt būtiska ietekme uz vidi, kas saistīta ar enerģiju, kura vajadzīga šo materiālu ieguvei un apstrādei. Ar jaunu transportlīdzekļu ražošanu saistītā vides pēda varētu palielināties līdz ar notiekošo autoparka elektrifikāciju, transportlīdzekļu izmēru un masas pastāvīgo palielināšanos, kā arī ņemot vērā to, ka nākotnes modeļos vairāk tiek izmantota aizvien sarežģītāka elektronika, jo gan vienā, gan otrā gadījumā ir vajadzīgs ievērojams apjoms kritiski svarīgu un stratēģisku izejvielu un dārgmetālu, piemēram, vara un retzemju elementu. Minēto pārmaiņu rezultātā transportlīdzekļu ražošanas posmam varētu būt lielāka vides pēda nekā to izmantošanas posmam, un Eiropas rūpniecība varētu aizvien lielākā mērā kļūt atkarīga no kritiski svarīgu izejvielu importa un neaizsargātāka pret piegādes traucējumiem, tādējādi zaudējot konkurētspēju. Turklāt pašreizējās prasības Savienības tiesību aktos par atkritumu apsaimniekošanu noved pie tā, ka resursu atgūšana no noliektiem transportlīdzekļiem ir neoptimāla, un ir liels potenciāls palielināt remontējamo, atkalizmantojamo, pārražojamo, pārjaunojamo, modernizējamo vai no transportlīdzekļiem izmantošanas posmā un no noliektiem transportlīdzekļiem reciklējamu daļu, sastāvdaļu un materiālu daudzumu un kvalitāti. Lai mazinātu šo ietekmi uz vidi un sniegtu ieguldījumu nozares dekarbonizācijā un atbalstītu konkurētspēju, pastiprinot autobūves nozares noturīgumu, ir jāuzlabo vienotā tirgus darbība un jāsekmē autobūves nozares pāreja uz aprites ekonomiku. Tas ir saskaņā ar Komisijas 2020. gada 11. marta paziņojumu "Jauns aprites ekonomikas rīcības plāns. Par tīrāku un konkurētspējīgāku Eiropu", kurā ir pausts aicinājums pārskatīt pašreizējos noteikumus, ar mērķi popularizēt apritīgākus uzņēmējdarbības modeļus, sasaistot transportlīdzekļu konstrukciju ar to apstrādes iespējām kalpošanas laika beigās, apsvērt noteikumus par obligātu reciklētā materiāla saturu komponentos un uzlabot reciklēšanas efektivitāti. Tas saskaņā arī ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/1252⁽³⁾. Padome un Eiropas Parlaments arī uzsvēra vajadzību pēc jauniem Savienības noteikumiem par šiem jautājumiem, ar kuriem aizstāj spēkā esošos noteikumus par transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību un par noliektiem transportlīdzekļiem.
- (3) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/53/EK⁽⁴⁾ nosaka harmonizētas noliektu transportlīdzekļu apstrādes prasības un mērķrādītājus transportlīdzekļu atkalizmantošanai un reciklēšanai, kā arī atkalizmantošanai un atgūšanai. Tā nosaka pienākumus attiecībā uz noliektu transportlīdzekļu savākšanu, kā arī pienākumus ekonomikas dalībniekiem, jo īpaši ierobežojot smago metālu izmantošanu transportlīdzekļos. Tā arī izveido pamatnoteikumus par paplašinātu ražotāja atbildību, prasot, lai transportlīdzekļu ražotāji sedz daļu no noliektu transportlīdzekļu savākšanas izmaksām.
- (4) Komisijas izvērtējumā par Direktīvu 2000/53/EK bija uzsvērts, ka direktīva ir efektīvi sasniegusi daudzus no tās sākotnējiem mērķiem, jo īpaši attiecībā uz transportlīdzekļos izmantotā kadmija, svina, dzīvsudraba un sešvērtīgā hroma samazināšanu, noliektu transportlīdzekļu savākšanas punktu skaita palielināšanu un atgūšanas un reciklēšanas mērķu sasniegšanu. Tomēr izvērtējumā tika konstatēts, ka ar minēto direktīvu ir nepietiekami risināti svarīgi jautājumi, kas saistīti ar noliektu transportlīdzekļu savākšanu, un ka tā vairs nav pielāgota, lai nodrošinātu šo transportlīdzekļu apstrādi augstā kvalitātē.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1252 (2024. gada 11. aprīlis), ar ko izveido satvaru tam, kā nodrošināt drošu un ilgtspējīgu apgādi ar kritiski svarīgām izejvielām, un groza Regulas (ES) Nr. 168/2013, (ES) 2018/858, (ES) 2018/1724 un (ES) 2019/1020 (OV L, 2024/1252, 3.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/53/EK (2000. gada 18. septembris) par noliektiem transportlīdzekļiem (OV L 269, 21.10.2000., 34. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

- (5) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/64/EK ⁽⁵⁾ reglamentē transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību, lai šie transportlīdzekļi to ekspluatācijas laika beigu posmā varētu atbilst Direktīvā 2000/53/EK noteiktajiem mērķrādītājiem. Tomēr Direktīva 2005/64/EK nav bijusi efektīva jaunu transportlīdzekļu atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības ievērojamā uzlabošanā un nav pielāgota jaunu transportlīdzekļu iezīmēm, kas ir ievērojami mainījušās kopš Direktīvas 2005/64/EK stāšanās spēkā.
- (6) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 ⁽⁶⁾ ievieša visaptveroša tipa apstiprinājuma un tirgus uzraudzības sistēmu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, piekabēm un šādiem transportlīdzekļiem paredzētām sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām ar mērķi nodrošināt pienācīgu vienotā tirgus darbību un augstu vides snieguma līmeni. Ir vajadzīgs atsevišķs regulatīvs tiesību akts saistībā ar ES tipa apstiprināšanas procedūru, kas noteikta minētās regulas II pielikumā. Tāpēc ir nepieciešami noteikumi un prasības par to transportlīdzekļu apriti, kas ir ES tipa apstiprinājuma iegūšanas procesā. Lai nodrošinātu transportlīdzekļu atbilstību minētajām prasībām, ir nepieciešams nodrošināt pārliecināšanos par to ES tipa apstiprināšanas procesā. Regulas (ES) 2018/858 administratīvie noteikumi, tai skaitā noteikumi par tirgus uzraudzību, korektīviem pasākumiem, drošības klauzulām un sodiem, attiecas arī uz tipa apstiprinājumiem, ko izdod atbilstoši šīs regulas prasībām.
- (7) Spēkā esošos tipa apstiprinājumus ir svarīgi nošķirt no jauniem tipa apstiprinājumiem. Tāpēc ir jāprecizē, kuri noteikumi saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858 attiecas uz jauniem transportlīdzekļu tiem. Tāpēc būtu jāprecizē, ka saskaņā ar minēto regulu tipa apstiprinājuma grozījumu dēļ nav sistemātiski vajadzīgs tipa apstiprinājuma paplašinājums.
- (8) Lai uzlabotu vienotā tirgus darbību, vienlaikus nodrošinot augstu vides aizsardzības līmeni, ir būtiski harmonizēt nosacījumus transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam attiecībā uz to atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību, transportlīdzekļu ražošanas posmu, transportlīdzekļa statusa novērtējumu un lietošanu transportlīdzekļu eksportu. Lai palīdzētu sasniegt mērķus, kas saistīti ar vides kvalitātes saglabāšanu, aizsardzību un uzlabošanu, cilvēku veselības aizsardzību un dabas resursu apdomīgu un racionālu izmantošanu, ir būtiski paredzēt noteikumus par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, ņemot vērā transportlīdzekļa konstrukciju, kā arī pasākumus, kuru mērķis ir nepieļaut nelikumīgu izjaukšanu, piemēram, labāku izsekojamību lietotu transportlīdzekļu īpašumtiesību nodošanas gadījumā. Tāpēc visefektīvākais veids, kā veicināt autobūves nozares pāreju uz aprites ekonomiku, ir izveidot vienotu tiesisko regulējumu Savienības līmenī, kas integrētā un konsekventā veidā aptver transportlīdzekļu konstrukciju, ražošanu, laišanu Savienības tirgū un apstrādi to kalpošanas laika beigās. Tas ir arī svarīgi, lai attīstītos tirgū laistos jaunos transportlīdzekļos iekļauto otrreizējo izejvielu Savienības tirgus, kā arī lai izvairītos no šķēršļiem tirdzniecībai un konkurences kropļojumiem, nodrošinātu tiesisko skaidrību un uzlabotu visu transportlīdzekļu konstruēšanā, ražošanā un apstrādē to kalpošanas laika beigās iesaistīto ekonomikas dalībnieku vides sniegumu. Lai sasniegtu minētos mērķus, Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK būtu jāaizstāj ar regulu, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 114. pantu un 192. panta 1. punktu.
- (9) Tālākajos reģionos, kas minēti LESD 349. pantā, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pielāgot ražotāju pienākumus, lai garantētu pakalpojumu un segtu nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas izmaksas, ņemot vērā minēto reģionu īpatnības.

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/64/EK (2005. gada 26. oktobris) par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to otrreizēju izmantojamību, pārstrādājamību un reģenerējamību, un ar ko groza Padomes Direktīvu 70/156/EEK (OV L 310, 25.11.2005., 10. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj>).

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (10) Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK attiecas tikai uz pasažieru transportlīdzekļiem (M_1) un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (N_1), kas veido aptuveni 85 % no visiem Savienībā reģistrētajiem transportlīdzekļiem. Uz pārējiem transportlīdzekļiem, proti, divu un trīs riteņu transportlīdzekļiem, kvadricikliem, kravas automobiļiem, autobusiem un piekabēm, neattiecas Savienības tiesību akti attiecībā uz to ekodizainu un apsaimniekošanu to kalpošanas laika beigu posmā. Tāpēc, lai nodrošinātu visaptverošu aprites satvaru visiem Savienībā reģistrētajiem transportlīdzekļiem, tostarp videi nekaitīgu to apstrādi, kā arī lai novērstu vienotā tirgus sadrumstalotību, šī regula būtu jāattiecinā ne tikai uz M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, bet daļēji arī uz konkrētiem L kategorijas transportlīdzekļiem, lielas noslodzes transportlīdzekļiem un to piekabēm (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 un O). Trūkst visaptverošas informācijas par šādu transportlīdzekļu apstrādi Savienībā to kalpošanas laika beigās, un tas liedz piemērot šiem transportlīdzekļiem tādu pašu režīmu, kādu ar šīs regulas stāšanās spēkā piemēros M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem. Tomēr prasības attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, to obligātu nogādāšanu uz pilnvarotiem savākšanas punktiem apstrādei, konkrētu detaļu un sastāvdaļu obligātu demontāžu atkalizmantošanai un reciklēšanai pirms sasmalcināšanas un nosacījumi par neinertu sasmalcināšanas atkritumu apglabāšanu atkritumu poligonos būtu jāattiecinā uz L kategorijas transportlīdzekļiem un lielas noslodzes transportlīdzekļiem un to piekabēm (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 un O). Lai veicinātu šādu nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, būtu jāprasa, lai to ražotāji sniedz informāciju par daļu, sastāvdaļu un materiālu demontāžu no šādiem transportlīdzekļiem un par nomaļu. Arī noteikumi, kas reglamentē paplašinātu ražotāja atbildību, būtu jāattiecinā uz minētajām transportlīdzekļu kategorijām, aptverot to savākšanas un atsārņošanas izmaksas to kalpošanas laika beigās.
- (11) Tā kā ne visās dalībvalstīs ir noteikta prasība reģistrēt L1e, L2e vai L6e kategorijas transportlīdzekļus, ir jādod dalībvalstīm iespēja minētās transportlīdzekļu kategorijas atbrīvot no prasībām, kas saistītas ar reģistrāciju.
- (12) Problēmas saistībā ar lietotu transportlīdzekļu eksportēšanu skar ne tikai pasažieru transportlīdzekļus (M_1) un vieglos komerciālos transportlīdzekļus (N_1), bet, kā liecina pētījumi, arī lielākus transportlīdzekļus. Tāpēc šie noteikumi būtu jāattiecinā arī uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem un to piekabēm (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 un O).
- (13) No šīs regulas darbības jomas būtu jāizslēdz transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti, vai pielāgoti tikai bruņoto dienestu vajadzībām, kā arī transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti bruņoto dienestu, civilās aizsardzības, ugunsdzēsības dienestu, par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgo spēku un neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu lietošanai. Minētajiem transportlīdzekļiem ir specializētas ekspluatācijas funkcijas, un uz tiem attiecas īpašas tehniskās prasības, un to konstrukcija, uzbūve un izmantošana būtiski atšķiras no tādu transportlīdzekļu konstrukcijas, uzbūves un izmantošanas, kas paredzēti vispārējiem autopāravadājumiem. Tāpēc vispārēju aprites prasību piemērošana šādiem transportlīdzekļiem attiecībā uz transportlīdzekļu konstrukciju un apsaimniekošanu kalpošanas laika beigās nebūtu piemērota, un to izslēgšana no šīs regulas darbības jomas atbilst to funkciju specifikai.
- (14) Lai saglabātu Eiropas kultūras mantojumu, no šīs regulas darbības jomas būtu jāizslēdz vēsturiskie spēkrati, un uz tiem nebūtu jāattiecinā pienākumi, kas ir saistīti ar īpašumtiesību nodošanu vai eksportu, vai prasības kalpošanas laika beigās. Tāpat no šīs regulas darbības jomas būtu jāizslēdz transportlīdzekļi, kurus dalībvalsts ir atzinusi par īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļi. Par tādiem, piemēram, var atzīt transportlīdzekļus, kas ir kolekcionāru vai muzeju īpašums, pēc pasūtījuma izgatavotus transportlīdzekļus vai sacīkšu transportlīdzekļus ar noteikumu, ka kompetentās iestādes atzīst to īpašo kultūras nozīmi. Tomēr šīs regulas prasības, piemēram, aprites prasības to konstrukcijai, būtu jāpiemēro minētajiem transportlīdzekļiem, pirms tie tiek uzskatīti par vēsturiskiem spēkratiem vai īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļiem. Turklāt, kad dalībvalsts minētos transportlīdzekļus vairs neuzskata par vēsturiskiem spēkratiem vai īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļiem, tie atkal nonāk šīs regulas darbības jomā, un tiem būtu jāpiemēro tādas prasības kā pienākumi, kas saistīti ar īpašumtiesību nodošanu, eksportu vai kalpošanas laika beigām.
- (15) Lai izvairītos no pārmērīga administratīvā sloga un nodrošinātu, ka šīs regulas darbības jomā ir ņemtas vērā iekšējā tirgus vajadzības, no šīs regulas darbības jomas būtu jāizslēdz arī citi transportlīdzekļu tipi, piemēram, L kategorijas transportlīdzekļi, kas ražoti mazās sērijās, vai daži velosipēdi, kurus paredzēts darbināt ar pedāļiem (L1c-A un L1c-B kategorija).

- (16) Speciālie transportlīdzekļi ir konstruēti konkrētas funkcijas veikšanai, un tiem ir vajadzīgi īpaši virsbūves pielāgojumi, kas nav pilnīgi ražotāja kontrolē. Tas apgrūtina atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķināšanu. Attiecībā uz M_1 un N_1 kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem savākšanas, atsārņošanas un daļu un sastāvdaļu obligātas demontāžas izmaksas paplašinātas ražotāja atbildības shēmas ietvaros būtu jāsedz ražotājiem. M_2 , M_3 , N_2 , N_3 un O kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem būtu jāpiemēro tikai ierobežots noteikumu kopums. Noteikumus par bažas raisošām vielām transportlīdzekļos būtu jāpiemēro M_1 un N_1 kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem, kā tas noteikts Direktīvā 2000/53/EK. Citas tādu speciālo transportlīdzekļu daļas, kas apstiprināti vairākposmu tipa apstiprināšanas procedūrā, būtu jāaptver tādā pašā mērā kā attiecīgā transportlīdzekļa kategorija. Šī regula nebūtu jāattiecina uz visu kategoriju, izņemot M_1 un N_1 kategoriju, speciālajiem transportlīdzekļiem, kurus ir ražojis maza apjoma ražotājs.
- (17) Dzīvojamie autofurģoni un dzīvojamās piekabes nav parasti transportlīdzekļi vai piekabes, jo to primārā funkcija ir mājvietas nodrošināšana, nevis transportēšana. Minētos autofurģonus izgatavo no sastāvdaļām, kas nav saistītas ar autobūvi, piemēram, kokmateriāli, mēbeles, ugunsapgādes sistēmas un māsaimniecības elektrosistēmas, kuras neapstrādā ar transportlīdzekļu reciklēšanas iekārtām. Daudzas dzīvojamās piekabes pastāvīgi atrodas noteiktā vietā kā brīvdienu mājas, ko izmanto sezonālai izmitināšanai, un tās ir izmantojamas vairākas desmitgades. Ņemot vērā to īpašo pielietojumu, atšķirīgo materiālu sastāvu un pastāvīgo lietošanu, dzīvojamās piekabes būtu jāizslēdz no šīs regulas darbības jomas. Dzīvojamie autofurģoni, kas bieži vien netiek reģistrēti, nebūtu jāklasificē kā noliegti transportlīdzekļi, kamēr tos turpina izmantot kā mājokļus. Dzīvojamā autofurģona bāzes transportlīdzekļi ir daļas un sastāvdaļas, kuras izmanto arī citos transportlīdzekļos, un tāpēc uz tiem būtu jāattiecina tādi paši pienākumi, kad tos vairs neizmanto kā mājokļus.
- (18) Viena no lielākajām praktiskajām problēmām saistībā ar Direktīvas 2000/53/EK piemērošanu ir noteikt, vai transportlīdzeklis ir kļuvis par noliegtu transportlīdzekli, jo īpaši transportlīdzekļu pārrobežu nosūtīšanas gadījumos. Lai arī par minēto jautājumu ir izdoti norādījumi, šāds novērtējums joprojām sagādā problēmas. Tāpēc ir nepieciešams paredzēt precīzus juridiski saistošus kritērijus, kas ļauj noteikt noliegtu transportlīdzekli. Minētie kritēriji būtu jāizmanto visām attiecīgajām kompetentajām iestādēm, ekonomikas dalībniekiem un transportlīdzekļu īpašniekiem, kas veic darbības ar noliegtiem transportlīdzekļiem. Tomēr ir jāparedz arī izņēmumi, lai saglabātu dalībvalstīm iespēju noteikt situācijas, kurās atsevišķus transportlīdzekļus to īpašās kultūras nozīmes transportlīdzekļa statusa dēļ izslēdz no šīs regulas darbības jomas, ja vien tas saglabā minēto statusu. Turklāt dalībvalsts kompetentajām iestādēm pēc īpašnieka pieprasījuma vajadzētu būt iespējai transportlīdzeklim piemērot atbrīvojumu no noliegtā transportlīdzekļa statusa, ja attiecīgajam transportlīdzeklim jāveic remonts.
- (19) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā tika secināts, ka minētās direktīvas noteikumiem par transportlīdzekļu konstrukciju ar mērķi veicināt šādu transportlīdzekļu izjaukšanu un reciklēto materiālu ienākšanu, ir bijusi ļoti ierobežota ietekme uz jaunu transportlīdzekļu konstrukciju un ražošanu, jo tie nebija pietiekami detalizēti, konkrēti un izmērāmi.

- (20) Lai pievērštos visu Savienības tirgū laisto transportlīdzekļu konstrukcijai, kā arī to kalpošanas laika beigu posmam, ir jānosaka harmonizētas aprites prasības, ko verificē tipa apstiprināšanas posmā. Transportlīdzekļu tāda konstruēšana un ražošana, kas nodrošina, ka to daļas un sastāvdaļas ir atkalizmantojamas un ka materiāli, ko tās satur, ir reciklējami, ir svarīga, lai novērstu to, ka šīs daļas, sastāvdaļas un materiālus nevar pienācīgi valorizēt, kad transportlīdzeklis kļūst nolietots. Tāpēc ražotājiem un to piegādātājiem būtu jāintegrē konstrukcijas stratēģijas, kas uzlabo atkalizmantojamību un reciklējamību, jaunu transportlīdzekļu izstrādes agrīnā posmā. Attiecīgi jauni transportlīdzekļi arī turpmāk būtu jāizgatavo tā, lai tie būtu atkalizmantojami vai reciklējami vismaz 85 % apmērā no masas un atkalizmantojami un atgūstami vismaz 95 % apmērā no masas, kā tas jau ir paredzēts Direktīvā 2005/64/EK. Lai nodrošinātu, ka atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķināšana notiek vienvērtīgi un ka to var pārbaudīt, būtu jāizveido jauna metodika transportlīdzekļu atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķināšanai un verifikācijai. Minētajai metodikai būtu labāk jāatspoguļo jauna transportlīdzekļa potenciāls tikt reciklētam, atkalizmantotam un atgūtam tā kalpošanas laika beigās, vienlaikus ņemot vērā notiekošo tehnoloģijas progresu. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai izveidot šādu metodiku, ņemot vērā starptautisko standartu ISO 22628:2002. Līdz šādas metodikas izveidei atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītājus būtu jāturpina aprēķināt saskaņā ar starptautisko standartu ISO 22628:2002, kā noteikts Direktīvā 2005/64/EK. Komisijai būtu jācenšas nodrošināt atbilstošas UNECE (Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija) metodikas attiecīgu atjaunināšanu, lai izvairītos no nekonsekvences ar Savienības metodiku un samazinātu slogu ražotājiem.
- (21) Autobūves piegādes ķēdē ir iesaistīts liels skaits piegādātāju, tostarp daudzi mazie un vidējie uzņēmumi (MVU), kas darbojas dažādos reģionos un kam ir atšķirīgas organizatoriskās struktūras. Lai gan ražotājiem visā piegādes ķēdē būtu jāvāc informācija par transportlīdzekļos izmantotajiem materiāliem un jāizveido un jāievieš procedūras šādas informācijas precizitātes pārbaudīšanai, tomēr tiem būtu jāņem vērā MVU spējas. MVU bieži vien ir ierobežoti administratīvie resursi, mazāk tehnisko rīku un dažkārt tiem nav sistēmu, ar kurām ģenerēt vai pārbaudīt detalizētus datus par vidi vai materiālu sastāvu. Minētie ierobežojumi var ietekmēt tās informācijas pieejamību un pilnīgumu, ko MVU spēj sniegt. Tādējādi, novērtējot ražotāju procedūras par piegādātāju informācijas vākšanu un pārbaudi, būtu pienācīgi jāņem vērā piegādes ķēdē esošo MVU īpašā situācija.
- (22) Transportlīdzekļu remontējamības nodrošināšana visā to darbībā ir patiešām ilgtspējīgas un aprītīgas autobūves ekonomikas pamatpīlārs. Ja transportlīdzekļi joprojām ir remontējami, tos nevajadzētu priekšlaicīgi klasificēt kā nolietotus, jo tas radītu nevajadzīgus atkritumus, mazinātu ekonomikas efektivitāti un uzliktu lieku slogu transportlīdzekļu īpašniekiem.
- (23) Transportlīdzekļi būtu jākonstruē un jāražo tā, lai ierobežotu bažas raisošu vielu klātbūtni. Savā 2020. gada 14. oktobra paziņojumā "Ilgtspēju sekmējoša ķīmikāliju stratēģija. Ceļā uz vidi, kas brīva no toksikantiem" Komisija norādīja, ka bažas raisošas vielas būtu jāizmanto pēc iespējas mazāk un, kad vien iespējams, jāaizstāj, pakāpeniski atsakoties no sabiedrībai nebūtiskas viskaitīgāko vielu izmantošanas, jo īpaši patēriņa precēs. Attiecīgi bažas raisošās vielas, būdamas transportlīdzekļos izmantotu materiālu vai jebkuru transportlīdzekļu daļu vai sastāvdaļu komponenti, būtu jāizmanto pēc iespējas mazāk, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi, kā arī no transportlīdzekļiem reciklētie materiāli visā to aprites ciklā neatstāj nelabvēlīgu ietekmi uz vidi vai cilvēka veselību.

- (24) Direktīva 2000/53/EK jau ierobežo svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanu transportlīdzekļos un nosaka izņēmumus, kad šādas vielas ir atļauts izmantot konkrētos lietojumos. Šai regulai būtu jāpārņem minētie spēkā esošie noteikumi. Tomēr, lai nodrošinātu tiesību aktu par ķīmikālijām saskaņību, ierobežojumi attiecībā uz citu vielu laišanu tirgū un izmantošanu transportlīdzekļos būtu jārisina atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 1907/2006 ⁽⁷⁾. Tāpat ierobežojumi attiecībā uz vielu izmantošanu, ko reglamentē Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1021 ⁽⁸⁾, būtu jāievēro, pamatojoties uz minētās regulas noteikumiem.
- (25) Lai veicinātu atbilstību šai regulai un sniegtu norādījumus par tādu vielu klātbūtni transportlīdzekļos un to daļās un sastāvdaļās, kas rada bažas, tostarp par tādām vielām, kas kavē materiālu atkalizmantošanu un reciklēšanu vai kurām ir nelabvēlīga ietekme uz veselību vai vidi, ir lietderīgi, ka Komisija veic šādu vielu novērtēšanu un apzina tās. Minētajā nolūkā Komisijai, izmantojot saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1907/2006 izveidotās Eiropas Ķīmikāliju aģentūra ("Aģentūra") palīdzību, būtu jāsaņem ziņojums par tādu vielu klātbūtni transportlīdzekļos, kuras rada bažas. Minētajā ziņojumā, nedublējot novērtējumus, kas ir nepieciešami saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem, būtu jānorāda, cik lielā mērā šādas vielas traucē atkalizmantošanu un reciklēšanu vai nelabvēlīgi ietekmē veselību vai vidi. Pamatojoties uz saviem konstatējumiem, Komisijai būtu jāapsver un jāveic atbilstīgi turpmākie pasākumi, tostarp attiecīgā gadījumā jāpieņem deleģētie akti, lai noteiktu informācijas prasības un ierobežojumus attiecībā uz vielām, kas rada bažas un kas negatīvi ietekmē materiālu atkalizmantošanu un reciklēšanu tādu iemeslu dēļ, kuri nav galvenokārt saistīti ar ķīmisko drošumu.
- (26) Direktīva 2000/53/EK nosaka izņēmumus no ierobežojumiem svina un kadmija izmantošanai transportlīdzekļos izmantotās baterijās, kuri ir pārņemti šajā regulā. Tomēr vielu izmantošana baterijās ir visaptveroši reglamentēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2023/1542 ⁽⁹⁾. Tāpēc šādas vielas būtu jāaplūko un galu galā to ierobežojumi un saistītie izņēmumi attiecīgā gadījumā būtu jāpārnes uz minēto regulu ar šajā regulā paredzētu grozošu noteikumu.
- (27) Lai ņemtu vērā zinātnes un tehnikas progresu, arī turpmāk Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz grozījumiem izņēmumos no ierobežojumiem svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanai transportlīdzekļos atbilstoši šai regulai. Pirms šādu izņēmumu grozīšanas vai svītrosanas būtu jāveic novērtējums par šādas izmaiņas sociāli ekonomisko ietekmi, kas Direktīvā 2000/53/EK nav ņemta vērā, tostarp apsverot alternatīvu vielu pieejamību un ietekmi uz vidi un cilvēku veselību visā transportlīdzekļu aprites ciklā. Pirms šāda deleģētā akta pieņemšanas Komisijai būtu jāapspriežas ar attiecīgajiem ekspertiem un ieinteresētajām personām, lai ņemtu vērā sociāli ekonomisko ietekmi un ietekmi uz vidi un cilvēku veselību. Lai nodrošinātu efektīvu lēmumu pieņemšanu, koordināciju un to tehnisko, zinātnes un administratīvo aspektu pārvaldību, kuri saistīti ar šīs regulas grozīšanu attiecībā uz ierobežojumiem vielu izmantošanai transportlīdzekļos, Aģentūrai būtu jāpalīdz Komisijai šāda novērtējuma veikšanā.

⁽⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1907/2006 (2006. gada 18. decembris), kas attiecas uz ķīmikāliju reģistrēšanu, vērtēšanu, licencēšanu un ierobežošanu (REACH), un ar kuru izveido Eiropas Ķīmikāliju aģentūru, groza Direktīvu 1999/45/EK un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 793/93 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 1488/94, kā arī Padomes Direktīvu 76/769/EEK un Komisijas Direktīvu 91/155/EEK, Direktīvu 93/67/EEK, Direktīvu 93/105/EK un Direktīvu 2000/21/EK (OV L 396, 30.12.2006., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj>).

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1021 (2019. gada 20. jūnijs) par noturīgiem organiskajiem piesārņotājiem (OV L 169, 25.6.2019., 45. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj>).

⁽⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1542 (2023. gada 12. jūlijs) par baterijām un bateriju atkritumiem, ar ko groza Direktīvu 2008/98/EK un Regulu (ES) 2019/1020 un atceļ Direktīvu 2006/66/EK (OV L 191, 28.7.2023., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>).

- (28) Lai palielinātu apriti autobūves nozarē, transportlīdzekļi būtu pakāpeniski jākonstruē un jāražo tā, lai pirmreizējo izejvielu vietā izmantotu reciklētus materiālus, vienlaikus saglabājot transportlīdzekļu drošuma rādītājus. Reciklētu materiālu izmantošana nodrošina materiālu resursefektīvāku izmantošanu, dekarbonizē ražošanu un mazina negatīvo ietekmi uz vidi, kas saistīta ar pirmreizējo izejvielu izmantošanu. Palielināta aprite attiecībā uz transportlīdzekļiem, ko ražo trešās valstīs un laiž Savienības tirgū, arī palīdzēs mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas visā pasaulē, arī Savienībā. Tas arī stiprina Savienības stratēģisko autonomiju un konkurētspēju, mazinot atkarību no izejvielām un enerģijas, kas saistīta ar pirmreizējo izejvielu piegādi, jo īpaši palīdzot saglabāt vērtīgas kritiski svarīgās izejvielas Savienībā un vienlaikus stiprinot otrreizējo izejvielu tirgu. Lai gan pasaules līmenī nav prasību par reciklētā satura izmantošanu, daudzi ražotāji jau ir iekļāvuši reciklētus materiālus savos transportlīdzekļos. Mērķrādītāju un vienotu noteikumu ieviešana par to, kā aprēķināt reciklēto saturu, nodrošinās juridisko noteiktību un palīdzēs radīt godīgu konkurenci starp ražotājiem. Prasības būtu jāpiemēro visiem ražotājiem, kas plāno laist transportlīdzekļus Savienības tirgū, tostarp izmantojot tiešsaistes tirdzniecības vietas, neatkarīgi no tā, kur tie atrodas. Atzīstot globālo vērtības ķēžu nozīmi autobūves nozarē, šai regulai būtu jāļauj iegādāties otrreizējās izejvielas no vietām ārpus Savienības.
- (29) Ņemot vērā zemo plastmasas reciklēšanas līmeni, jo īpaši plastmasai no noliegtiem transportlīdzekļiem, un citu plastmasas atkritumu apstrādes veidu vispārīgo negatīvo ietekmi, ir lietderīgi palielināt reciklētās plastmasas izmantošanu transportlīdzekļos. Minētajā nolūkā attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem būtu jānosaka obligāts mērķrādītājs plastmasai, ko reciklē no pēcpatēriņa atkritumiem. Attiecīgi katram transportlīdzekļu tipam būtu jāsaturs plastmasa, kas reciklēta no pēcpatēriņa plastmasas atkritumiem, tās procentuālajai daļai pakāpeniski palielinoties. 20 % no šā reciklētā satura mērķrādītāja plastmasai transportlīdzekļu tipos būtu jāsasniedz, iekļaujot plastmasu, kas reciklēta no noliegtiem transportlīdzekļiem. Atlasītās plastmasas, kas iekļautas mērķrādītāju tvērumā, ir balstītas uz reciklējamās plastmasas veidiem, kas norādīti Kopīgā pētniecības centra īpašajā pētījumā *“Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive”* un šīs regulas ietekmes novērtējumā. Minētajos dokumentos termoseti, izņemot poliuretāna putas sēdekļos, un elastomēri mērķrādītāju aprēķinos netiek ņemti vērā, jo termosetus ir ļoti grūti reciklēt. Daudzi parastie elastomēri, termoseti un šķērssaistītie materiāli neatbilst polimēra definīcijai, kas minēta Regulā (EK) Nr. 1907/2006 noteiktajā plastmasas definīcijā. Šajā regulā noteiktajos reciklētā satura mērķrādītājos plastmasai ir ietverti elastomēri, tostarp termoplastiskie elastomēri, kurus var pārstrādāt termoplastiskā materiālā. Tomēr tiek apsvērti reciklēta satura mērķrādītāji attiecībā uz elastomēriem riepās, jo riepās ir prioritāri produkti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/1781⁽¹⁰⁾, un tāpēc tie nav šīs regulas darbības jomā. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šā pienākuma īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai noteikt metodiku, atbilstoši kurai aprēķina un verificē tādas plastmasas īpatsvaru, kuru reciklē no pēcpatēriņa atkritumiem, un pēcpatēriņa atkritumu īpatsvaru, kuri reciklēti no noliegtiem transportlīdzekļiem. Lai varētu izmantot reciklēšanas metodes, kas nav mehāniskā reciklēšana, tostarp ķīmiskā reciklēšana, un lai palīdzētu sasniegt reciklētā satura mērķrādītājus, ir jāparedz papildu noteikumi par reciklētās plastmasas satura aprēķināšanu, verifikāciju un ziņošanu. Šādos gadījumos ir jāievieš tā dēvētā masas bilances uzskaitē, kas saskaņā ar masas bilances uzskaites metodiku, ko piemēro plastmasas reciklēšanai, ņemot vērā iezīmes, kas raksturīgas īpašajām plastmasas reciklēšanas tehnoloģijām, piemēram, heterogēnie sasmalcinātie autobūves atkritumi. Ja konkrētas reciklētas plastmasas nepieejamības vai pārāk augstās cenas dēļ minimālo procentuālo daļu ievērošana ir pārāk grūta, Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai papildināt šo regulu, nosakot pagaidu atkāpes no reciklētas plastmasas satura mērķrādītājiem.

⁽¹⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1781 (2024. gada 13. jūnijs), ar ko izveido satvaru ekodizaina prasību noteikšanai ilgtspējīgiem produktiem, groza Direktīvu (ES) 2020/1828 un Regulu (ES) 2023/1542 un atceļ Direktīvu 2009/125/EK (OV L, 2024/1781, 28.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj>).

- (30) Reciklētas plastmasas izmantošanas transportlīdzekļos veicināšana balstās uz pieņēmumu, ka pats reciklētais saturs ir ražots vides ziņā ilgtspējīgā veidā tā, lai samazinātu oglekļa pēdu un veicinātu aprites ekonomiku. Minētajā nolūkā ir jāievieš konkrēti aizsardzības pasākumi, lai nodrošinātu, ka veids, kādā tiek iegūts reciklēts saturs, neatceļ ieguvumus videi, ko sniedz šāda reciklēta satura izmantošana transportlīdzekļos. Tāpēc saistītās vides problēmas ir jārisina nediskriminējošā veidā gan attiecībā uz iekšzēmē ražotu, gan importētu reciklētu plastmasu. Minētajā nolūkā, lai reciklēto plastmasu varētu ieskaitīt regulā noteiktajos reciklētā satura mērķrādītājos, reciklētajai plastmasai būtu jāpiemēro līdzvērtīgi nosacījumi attiecībā uz prasībām par cilvēka veselības, klimata un vides aizsardzību, tostarp par emisijām un atkritumu apsaimniekošanu, neatkarīgi no tā, vai reciklēšanas process notiek Savienībā vai ārpus tās.
- (31) Nosacījumi, kas piemērojami trešās valstīs reciklētam materiālam, tostarp revīzijas prasības, būtu jāpiemēro tikai no 2030. gada 14. augusta, un Komisijai būtu visaptverošāk jānovērtē minēto nosacījumu paredzamā ietekme, ņemot vērā tirgus situācijas un tirdzniecības attiecību attīstību, un par savu novērtējumu būtu jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei līdz 2028. gada 14. augustam.
- (32) Lai sasniegtu šajā regulā noteiktos mērķrādītājus attiecībā uz reciklētā satura integrāciju, Komisijai līdz 2032. gada 14. augustam būtu jāpublicē pārskats par transportlīdzekļos izmantotās biobāzētās plastmasas tehnoloģisko attīstību un vides sniegumu un par to elastomēru tehnoloģisko attīstību un vides sniegumu, kas iegūti transportlīdzekļu riepu pārstrādē, un attiecīgā gadījumā jāiesniedz leģislatīvā akta priekšlikums, kurā paredzētas ilgtspējas prasības un mērķrādītāji.
- (33) Autobūves nozare ir viena no lielākajām tērauda izmantotājām, un pašreizējais reciklēta tērauda izmantošanas līmenis jaunos transportlīdzekļos joprojām ir zems. Lai palīdzētu samazināt oglekļa pēdu, kas saistīta ar jaunu transportlīdzekļu ražošanu, un atbalstītu autobūves nozares pāreju uz klimatneitralitāti, attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem būtu jānosaka minimālais tērauda īpatsvars, kas reciklēts no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem un attiecīgā gadījumā no dzelzs lūžņiem. Tādējādi būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai noteiktu minimālo tērauda īpatsvaru, kas reciklēts no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem un attiecīgā gadījumā no dzelzs lūžņiem, tostarp plakana un gara oglekļa tērauda un, iespējams, nerūsējošā tērauda ražojumu saimēm, un kas jāizmanto un jāiestrādā transportlīdzekļu tipos. Pirms mērķrādītāja noteikšanas Komisijai būtu jāveic speciāls pētījums, kurā ņem vērā visus attiecīgos tehniskos, vides un ekonomiskos faktorus, kas saistīti ar šāda mērķrādītāja realizējamību, tostarp ietekmi uz citām nozarēm, kurās izmanto tēraudu, un globālajām siltumnīcefekta gāzu emisijām. Ir svarīgi transportlīdzeklī nošķirt dažādas tērauda ražojumu saimes, jo tās ražo, izmantojot atšķirīgas tehnoloģijas, kurām ir dažādi dzelzs lūžņu izmantošanas ierobežojumi, kas ir saistīti ar vara satura un citu piemaisījumu pielaujamību. Lai papildinātu atsevišķus nebūtiskus šīs regulas elementus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz metodikas noteikšanu tāda tērauda īpatsvara aprēķināšanai un verifikācijai, kuru atgūst no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem un attiecīgā gadījumā no dzelzs lūžņiem un kuru izmanto un iestrādā transportlīdzekļu tipā.
- (34) Autobūves nozare ir arī viens no lielākajiem alumīnija izmantotājiem, kas veido vairāk nekā 40 % no Savienības kopējā pieprasījuma, un izmantošanas apjoms palielinās. Patlaban reciklēts alumīnijs jaunos transportlīdzekļos tiek izmantots ļoti nelielā apjomā. Lai palīdzētu samazināt oglekļa pēdu, kas saistīta ar jaunu transportlīdzekļu ražošanu, un atbalstītu autobūves nozares pāreju uz klimatneitralitāti, samazinātu enerģijas patēriņu un izmaksas un uzlabotu noturību, samazinot atkarību no primāro izejvielu piegādēm, transportlīdzekļos ir vairāk jāizmanto reciklēts alumīnijs. Minētajā nolūkā būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai noteiktu minimālo īpatsvaru alumīnijam un tā sakausējumiem, kas reciklēti no pēcpatēriņa atkritumiem transportlīdzekļu tipos un attiecīgā gadījumā no pirmspatēriņa atkritumiem un kas izmantoti un iestrādāti transportlīdzekļu tipos. Pirms mērķrādītāja noteikšanas Komisijai būtu jāveic speciāls pētījums, kurā ņem vērā visus attiecīgos tehniskos, vides un ekonomiskos faktorus, kas saistīti ar šāda mērķrādītāja realizējamību. Lai papildinātu atsevišķus nebūtiskus šīs regulas elementus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz metodiku tāda alumīnija un tā sakausējumu īpatsvara aprēķināšanai un verifikācijai, kuru atgūst no pēcpatēriņa atkritumiem un attiecīgā gadījumā no pirmspatēriņa atkritumiem un kuru izmanto un iestrādā transportlīdzekļu tipā.

- (35) Ir potenciāls palielināt reciklētā satura izmantošanu transportlīdzekļos attiecībā uz citiem materiāliem, kurus plaši izmanto autobūves nozare un kuru otrreizējo materiālu tirgi ir nepietiekami attīstīti, attiecībā uz kuriem ar pirmreizējo izejvielu ražošanu saistītā pēda ir liela vai reciklēšanas līmenis ir ierobežots, laikā, kad šķirošanas un reciklēšanas tehnoloģijas uzlabojas. Tāpēc ir lietderīgi, ka Komisija novērtē, cik vēlams un praktiski iespējams ir noteikt mērķrādītājus pastāvīgajos magnētos izmantotā neodīma, disprozija, prazeodīma, terbija, samārija, niķeļa, kobalta, bora reciklētajam saturam, vai magnijam un tā sakausējumiem, kā arī novērtē šādas noteikšanas ietekmi.
- (36) Lai stimulētu nepietiekami attīstītos otrreizējo izejvielu tirgus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai noteiktu magnija un tā sakausējumu, no pēcpatēriņa atkritumiem reciklētā neodīma, disprozija, prazeodīma, terbija, samārija, niķeļa, kobalta vai bora minimālo īpatsvaru, kam jābūt izmantotam un iestrādātam transportlīdzekļu tipos. Lai papildinātu atsevišķus nebūtiskus šīs regulas elementus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz metodiku tādu minēto materiālu īpatsvara aprēķināšanai un verifikācijai transportlīdzekļu tipos, kurus reciklē no pēcpatēriņa un attiecīgā gadījumā no pirmspatēriņa atkritumiem. Šāda metodika ir nepieciešama, lai precizētu pēcpatēriņa metāllūžņu un pirmspatēriņa metāllūžņu definīcijas. Tas ir būtiski, lai stimulētu kvalitātes uzlabošanu un vērtības saglabāšanu attiecībā uz pēcpatēriņa atkritumu frakcijām. Lai veicinātu dekarbonizāciju, izmantojot vairāk reciklētā satura, ir nepieciešamas skaidras definīcijas nolūkā stimulēt pēcpatēriņa metāllūžņu reciklēšanu, vienlaikus samazinot pirmspatēriņa metāllūžņu izmantošanu, kam parasti ir tāda pati oglekļa pēda kā pirmreizējam materiālam.
- (37) Atbilstoši Regulas (ES) 2024/1252 prasībām un ņemot vērā, ka šajā regulā ir jāiekļauj noteikumi par reciklēto saturu transportlīdzekļos un par informāciju par tādu transportlīdzekļu daļu un sastāvdaļu demontāžu, kas satur pastāvīgo magnētu materiālus, minētajiem noteikumiem vajadzētu būt piemērojamiem tāpat, kā nozarē tiek īstenoti noteikumi, kas ietverti Regulā (ES) 2024/1252. Tas nodrošinās, ka šajā regulā noteiktie pienākumi, kas ir saistīti ar informāciju par šādu daļu un sastāvdaļu demontāžu, tiek racionalizēti un integrēti ar pienākumiem, kas attiecas uz citām minētajām daļām un sastāvdaļām. Piemēro Regulas (ES) 2024/1252 28. pantā paredzētos pienākumus, kas ir saistīti ar marķējumu.
- (38) Lai nodrošinātu, ka baterijas tiek reciklētas saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 prasībām un ka arī e-piedziņas elektromotorus, kas satur nozīmīgus daudzumus retzemju elementu, var nomainīt un reciklēt, ir jāievieš konstrukcijas prasības jauniem transportlīdzekļu tipiņiem, nodrošinot, ka šīs baterijas un to paketes un e-piedziņas elektromotorus var viegli demontēt pilnvaroti apstrādes punkti vai remonta un uzturēšanas operatori jebkurā transportlīdzekļa aprites cikla posmā. Komisijai būtu arī jāveicina tādu konstruēšanas un montāžas metožu standartu izstrāde, kas atvieglo bateriju un to pakešu apkopi, remontu un pārprofilēšanu. Plašākā nozīmē, lai maksimāli palielinātu transportlīdzekļu daļu un sastāvdaļu nomaiņas, atkalizmantošanas, reciklēšanas, pārražošanas vai pārjaunošanas potenciālu un līdz minimumam samazinātu atkritumus, transportlīdzekļi būtu jākonstruē tā, lai būtu iespējams demontēt pēc iespējas vairāk daļu un sastāvdaļu. Tehniskās iespējamības jēdziens būtu jāinterpretē tā, lai atbalstītu un veicinātu minēto mērķu sasniegšanu, vienlaikus atzīstot, ka dažos gadījumos daļas drošuma vai funkcionālās prasības var pamatot alternatīvus risinājumus, kas ierobežo daļas vai sastāvdaļas demontējamību. Šādos gadījumos ražotājiem būtu jāpierāda šādas izvēles nepieciešamība. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai grozītu šo regulu, pārskatot to daļu un sastāvdaļu sarakstu, kurām jābūt konstruētām tā, lai tās varētu demontēt no transportlīdzekļiem un nomainīt. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs konstrukcijas prasības īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras.

- (39) Tipa apstiprinājuma sistēma, kas noteikta Regulā (ES) 2018/858, uzliek par pienākumu ražotājiem transportlīdzekļus, sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības ražot atbilstoši apstiprinātam transportlīdzekļa tipam. Lai nodrošinātu, ka ražotāji izpilda aprites prasības, kas tiem piemērojamas tipa apstiprināšanas posmā un ir noteiktas šajā regulā, un ka tipa apstiprinātājas iestādes var pārliecināties par atbilstību, ražotājiem ir jāiekļauj informācijas mapē tipa apstiprināšanas procedūrai vajadzīgā informācija. Lai palielinātu pārredzamību un nodrošinātu, ka vajadzīgā tipa apstiprinājuma informācija tiek sniegta tādā veidā, kas ir saskanīgs ar prasībām citos tiesību aktos, kuri reglamentē tipa apstiprinājuma prasības transportlīdzekļiem, Komisijai būtu jāgroza Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683⁽¹¹⁾ noteikumi, kas standartizē dokumentus un informāciju, kura jāiekļauj informācijas mapē, un tādējādi nosaka administratīvās prasības tipa apstiprinājumam.
- (40) Lai nodrošinātu, ka vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotāji veic darbības, lai nodrošinātu transportlīdzekļu atbilstību šajā regulā noteiktajām aprites prasībām, un lai tos stimulētu uzlabot to transportlīdzekļu apriti, tiem būtu jāizstrādā visaptveroša aprites stratēģija. Aprites stratēģija būtu jā sagatavo ražotāja līmenī un jāatjaunina ik pēc pieciem gadiem. Tās kopija būtu jāiesniedz tipa apstiprinātājai iestādei, kā arī Komisijai. Lai arī aprites stratēģija tiek iesniegta tipa apstiprinātājām iestādēm, tai nevajadzētu būt saistītai ar tipa apstiprināšanas procesu. Lai nodrošinātu plašāku pārraudzību un kontroli, Komisijai būtu jādara ražotāju aprites stratēģijas, kā arī to atjauninātās versijas publiski pieejamas, pienācīgi ņemot vērā nepieciešamību aizsargāt konfidencialu informāciju. Komisijai būtu vismaz reizi sešos gados jā sagatavo un jāpublicē ziņojums par autobūves nozares apriti, cita starpā pamatojoties uz ražotāju iesniegtajām aprites stratēģijām.
- (41) Lai palielinātu pārredzamību attiecībā uz reciklētu materiālu izmantošanu autobūves nozarē un radītu stimulus paaugstināt reciklētā satura līmeni, būtu jāprasa, lai ražotāji iesniedz tehnisko dokumentāciju, kas apliecina reciklēto materiālu īpatnību jaunos transportlīdzekļu tipos, kurus iesniedz tipa apstiprināšanai. Minētā prasība būtu jāattiecinā uz atlasītiem materiāliem, kuru reciklētā satura līmeņa paaugstināšana transportlīdzekļos radītu īpaši nozīmīgus ieguvumus videi. Obligātā deklarācija būtu jāiesniedz tipa apstiprinātājai iestādei kopā ar citiem dokumentiem kā daļa no tipa apstiprinājuma pieteikuma.
- (42) Lai palielinātu transportlīdzekļu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārveidošanu un pārjaunošanu un nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu augstas kvalitātes reciklēšanu, būtiska ir piekļuve atjauninātai informācijai un savlaicīga saziņa starp ražotājiem un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem visā autobūves vērtības ķēdē. Tāpēc ražotājiem būtu jānodrošina atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem neierobežota, standartizēta un nediskriminējoša piekļuve informācijai, tostarp izmantojot rīkus, kuri autobūves nozarē jau tiek izmantoti, kas ļauj droši demontēt konkrētas transportlīdzekļu daļas, sastāvdaļas un materiālus. Ražotājiem nevajadzētu būt pienākumam šādu informāciju sniegt remonta un uzturēšanas operatoriem, ja minētā informācija jau ir darīta pieejama saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem. Ar šo informāciju būtu jāsniedz norādījumi atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, tehniskās informācijas izdevējiem un remonta un uzturēšanas operatoriem par to, kā piekļūt elektrotansportlīdzekļu baterijām, to paketēm un e-piedziņas elektromotoriem un demontēt tos, tai skaitā rīkiem un tehnoloģijām, kas ļauj tās droši izlādēt. Ar šo informāciju būtu arī jāsniedz skaidras instrukcijas par to rīku vai tehnoloģiju izmantošanu, kas vajadzīgas minētajai piekļuvei un demontāžai. Tai arī būtu jāpalīdz identificēt, atrast un demontēt daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas būtu jāatsārņo un jādemontē no transportlīdzekļa pirms sasmalcināšanas, kā arī daļas un sastāvdaļas, kas satur kritiski svarīgas izejvielas pastāvīgajos magnētos, kuras minētas Regulā (ES) 2024/1252. Ražotājiem informācija ar glābšanas un ārkārtas reaģēšanas norādījumiem būtu jādara pieejama arī neatliekamās palīdzības dienestiem. Ir svarīgi pienācīgi ievērot intelektuālā īpašuma tiesības un nodrošināt, ka piekļuve tehniskajai informācijai neapdraud īpašniektehnoloģijas vai komercnoslēpumus. Tas būtu jādara, izmantojot ražotāju izveidotās saziņas platformas, un informācija būtu jāsniedz bez maksas, neieskaitot nepārmērīgas administratīvās izmaksas. Tipa apstiprinātājām iestādēm būtu jāpārliecinās, vai ražotāji ir iesnieguši vajadzīgo informāciju. Ņemot vērā nepieciešamību atbalstīt transportlīdzekļu modernizāciju, lai samazinātu emisijas, pagarinātu transportlīdzekļu darbību un veicinātu ilgtspēju, ražotājiem būtu arī jānodrošina pienācīga sadarbība ar modernizācijas operatoriem.

⁽¹¹⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/683 (2020. gada 15. aprīlis), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 attiecībā uz administratīvajām prasībām par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 163, 26.5.2020., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

- (43) Lai aizsargātu patērētāju izvēles iespējas un nodrošinātu resursu efektīvu izmantošanu, būtu jāgarantē, ka pēcpārdošanas tirgus dalībniekiem ir piekļuve informācijai par daļu un sastāvdaļu demontāžai no nolietotiem transportlīdzekļiem, tostarp nolūkā nākotnē veikt minēto daļu un sastāvdaļu nomaiņu. Tāpēc ir jānodrošina, ka atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un tehniskās informācijas izdevējiem tiek sniegta informācija, kas ir vajadzīga šādu daļu un sastāvdaļu drošai un efektīvai demontāžai no nolietotiem transportlīdzekļiem. Turklāt šāda informācija būtu jāsniedz operatoriem, kuri veic darbības, kas ir saistītas ar transportlīdzekļu remontu un uzturēšanu, ja tie nav kvalificējami kā atkritumu apsaimniekošanas operatori, bet to būtu jāveic tikai tad, ja šādas informācijas sniegšana jau nav paredzēta citos Savienības tiesību aktos.
- (44) Lai gan arvien biežāk izmanto digitālo kodēšanu, lai kontrolētu dažādas transportlīdzekļu daļas un sastāvdaļas, Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā tika identificēts, ka šāda kodēšana var mazināt konkrētu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanas, pārražošanas un pārjaunošanas potenciālu. Tāpēc ir būtiski, lai ražotājiem tiktu prasīts sniegt informāciju, kas ļauj profesionāliem atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem pārvarēt problēmas, kuras rada šīs digitāli kodētās daļas un sastāvdaļas transportlīdzekļi, ja šāda kodēšana liedz veikt remonta, uzturēšanas vai nomaiņas darbības citam transportlīdzeklim.
- (45) Ražotājiem un to piegādātājiem transportlīdzekļu plastmasas un elastomēra daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšanai un identificēšanai būtu jāizmanto sastāvdaļu un materiālu kodēšanas standarti, kas sākotnēji tika noteikti Komisijas Lēmumā 2003/138/EK⁽¹²⁾. Tiem būtu jānodrošina, ka visas transportlīdzekļu daļas un sastāvdaļas tiek marķētas saskaņā ar citiem piemērojamiem Savienības tiesību aktiem, jo īpaši tiem, kas attiecas uz to tirgū laistos transportlīdzekļos iekļautu bateriju un pastāvīgo magnētu apzīmēšanu. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu, būtu jādelegē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai grozītu pielikumu, precizējot, kā transportlīdzekļu daļas un sastāvdaļas būtu jāmarķē.
- (46) Lai veicinātu transportlīdzekļu apstrādi to kalpošanas laika beigās, ražotājiem, izmantojot digitālus rīkus, būtu jāsniedz precīza, pilnīga un atjaunināta informācija par transportlīdzekļu daļu un sastāvdaļu demontāžu un nomaiņu. Tāpēc būtu jāizveido transportlīdzekļa aprites digitālā pase, kas jādara pieejama kā šādas informācijas datu nesējs, tādā veidā, kas ir saderīgs ar citiem digitāliem informācijas rīkiem un platformām, kuras jau pastāv vai tiek tālākattīstītas autobūves nozarē attiecībā uz transportlīdzekļu vides sniegumu, un ir saskanīgs ar atbilstošajiem noteikumiem Regulās (ES) 2023/1542, (ES) 2024/1781 un (ES) 2024/1257⁽¹³⁾. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai noteikt tehniskā izveidojuma un darbības prasības attiecībā uz pasi un noteikumus par datu nesēja vai cita identifikatora, kas ļauj piekļūt transportlīdzekļa pasei, atrašanās vietu. Nosakot noteikumus par transportlīdzekļa aprites digitālo pasi, Komisijai būtu jāņem vērā nepieciešamība pēc augsta līmeņa drošības un privātuma, tostarp attiecībā uz transportlīdzekļu ekspluatācijas datiem, lai novērstu kiberdrošības apdraudējumus.

⁽¹²⁾ Komisijas Lēmums 2003/138/EK (2003. gada 27. februāris), ar ko nosaka transportlīdzekļu detaļu un materiālu kodēšanas standartus, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 53, 28.2.2003., 58. lpp., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj)).

⁽¹³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgturību ("Euro 7") un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

- (47) Lai nodrošinātu, ka ražotāji un citi ekonomikas dalībnieki ir pakļauti vienādiem noteikumiem visās dalībvalstīs, ir nepieciešams ieviest harmonizētus noteikumus par nolietotu transportlīdzekļu atkritumu apsaimniekošanu. Tam būtu jānodrošina augsts vides un cilvēku veselības aizsardzības līmenis visā Savienībā. Tas radītu arī ekonomikas dalībnieku sniegto atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu kvalitātes lielāku harmonizēšanu un veicinātu otrreizējo izejvielu tirgus darbību.
- (48) Lai garantētu nolietoto transportlīdzekļu drošu un videi nekaitīgu apstrādi, ikvienai struktūrai vai uzņēmumam, kas plāno veikt šādu transportlīdzekļu atkritumu apstrādes darbības, būtu jāsaņem pilnvarojums no kompetentās iestādes. Pilnvarojums būtu jāpiešķir tikai tad, ja struktūrai vai uzņēmumam ir spējas, kas vajadzīgas nolietotu transportlīdzekļu apstrādes darbību veikšanai atbilstīgi piemērojamajiem Savienības tiesību aktiem, tai skaitā šajā regulā noteiktajām konkrētajām apstrādes prasībām. Turklāt tikai pilnvarotiem apstrādes punktiem vajadzētu būt kompetentiem izdot likvidācijas sertifikātus saskaņā ar šo regulu.
- (49) Ja ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas noslēdz līgumus ar pilnvarotiem apstrādes punktiem, lai izpildītu savus ražotāja atbildības pienākumus, šiem līgumiem būtu jāatbilst konkurences tiesību principiem un tajos nebūtu jāparedz noteikumi, kuru dēļ tiek ierobežota vai kropļota konkurence, jo īpaši LESD 101. un 102. panta nozīmē. Šādiem līgumiem vajadzētu būt taisnīgiem un pārredzamiem, un tajos nevajadzētu būt diskriminējošiem noteikumiem un nosacījumiem. Lai veicinātu atbilstību minētajām prasībām, dalībvalstīm vajadzētu varēt iesniegt līguma paraugu.
- (50) Direktīva 2000/53/EK nosaka pamatpienākumu transportlīdzekļu ražotājiem segt daļu no nolietotu transportlīdzekļu savākšanas izmaksām. Pamatojoties uz šo pienākumu un atbilstoši principam “piesārņotājs maksā”, kā arī ievērojot vispārīgās minimālās prasības paplašinātas ražotāja atbildības shēmām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/98/EK⁽¹⁴⁾, ir lietderīgi Savienības līmenī noteikt prasības par ražotāju pienākumiem saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu. Ražotājiem vajadzētu būt paplašinātai ražotāja atbildībai par transportlīdzekļiem, ko tie pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā, tiklīdz tie sasniedz kalpošanas laika beigu posmu. Paplašinātajai ražotāju atbildībai būtu jāattiecas uz pienākumiem nodrošināt, ka transportlīdzekļi, ko ražotāji laiduši tirgū dalībvalstī, tiek savākti un apstrādāti saskaņā ar šo regulu un ka atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas apstrādā šādus transportlīdzekļus, sasniedz šajā regulā noteiktos reciklēšanas mērķrādītājus.
- (51) Lai atvieglotu pārraudzību pār to, kā ražotāji izpilda savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus, dalībvalstīm būtu jāizveido ražotāju reģistrs vai jāizmanto jau esošs reģistrs. Reģistrācijas prasībām vajadzētu būt harmonizētām visā Savienībā, lai veicinātu reģistrāciju, jo īpaši tad, ja ražotāji transportlīdzekļus dara pieejamus dažādās dalībvalstīs. Reģistrs būtu arī jāizmanto ziņošanai kompetentajām iestādēm par paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu izpildi. Ar šādu reģistru saistītajām iezīmēm un procesuālajiem aspektiem vajadzētu arī būt saderīgiem ar ražotāju reģistru, kas izveidots ar Regulu (ES) 2023/1542, lai transportlīdzekļu ražotāji un bateriju ražotāji varētu izmantot vienu un to pašu reģistru. Lai atvieglotu ražotāju reģistrāciju visās dalībvalstīs, Komisijai būtu jāizveido vienota tīmekļa vietne, kurā būtu saites uz visiem valstu reģistriem.

⁽¹⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/98/EK (2008. gada 19. novembris) par atkritumiem un par dažu direktīvu atcelšanu (OV L 312, 22.11.2008., 3. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

- (52) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2022/2065⁽¹⁵⁾ ("Digitālo pakalpojumu akts") 30. pantu tiešsaistes platformu nodrošinātājiem, kas ļauj patērētājiem noslēgt distances līgumus ar tirgotājiem, ir jānodrošina, ka tirgotāji var izmantot minētās tiešsaistes platformas tikai tam, lai popularizētu vēstījumus par produktiem un pakalpojumiem vai piedāvātu tos patērētājiem Savienībā, ja pirms to pakalpojumu izmantošanas minētajiem nolūkiem minēto platformu nodrošinātāji ir ieguvuši konkrētu informāciju, ja tā ir piemērojama tirgotājam. Šajā saistībā transportlīdzekļi ir uzskatāmi par produktiem. Ražotāju reģistrs, kas izveidots saskaņā ar šo regulu, var būt publisks reģistrs, lai nodrošinātu atbilstību Regulas (ES) 2022/2065 30. panta 1. punkta d) apakšpunktam. Tirgotāja pašsertifikāciju, ar kuru tas, ievērojot Regulas (ES) 2022/2065 30. panta 1. punkta e) apakšpunktu, apņemas piedāvāt tikai produktus vai pakalpojumus, kas atbilst piemērojamajiem Savienības tiesību aktu noteikumiem, var attiecināt arī uz paplašinātas ražotāja atbildības prasībām, kas paredzētas šajā regulā. Visbeidzot, Regulas (ES) 2022/2065 30. panta 2. punkta nolūkos, ja informācija ražotāju reģistrā nav publiski pieejama, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka tiešsaistes platformu nodrošinātājiem bez maksas tiek piešķirta pieeja minētajai informācijai nolūkā darīt visu iespējamo, lai novērtētu, vai attiecīgā informācija ir uzticama un pilnīga.
- (53) Ja ražotājs transportlīdzekļus dara pieejamus pirmoreiz tās dalībvalsts teritorijā, kurā tas nav iedibināts, minētajam ražotājam būtu jānorīko pilnvarots par paplašinātu ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis. Ja viens pilnvarotais pārstāvis dalībvalstī pārstāv vairāk nekā vienu ražotāju, minētais pilnvarotais pārstāvis atsevišķi norāda katra pārstāvētā ražotāja nosaukumu un kontaktinformāciju.
- (54) Ražotājiem vajadzētu būt iespējai izvēlēties, vai tie īsteno savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus atsevišķi vai kopīgi, izmantojot ražotāju atbildības organizācijas, kas uzņemas atbildību to vārdā. Tomēr dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pieprasīt, lai ražotāju pārstāvētu ražotāju atbildības organizācija. Šādos gadījumos dalībvalsts nedrīkstētu pieprasīt, ka ražotājus pārstāv konkrēta ražotāju atbildības organizācija, jo vajadzētu būt elastībai attiecībā uz to, cik ražotāju atbildības organizācijas dalībvalstī var darboties. Tas būtu jānodrošina arī dalībvalstīs, kurās ir valsts vadītas ražotāju atbildības organizācijas, uz kurām saskaņā ar valsts tiesību aktiem var attiekties konkrētāka kārtība. Lai gan dalībvalsts tiesiskais regulējums pieļauj dažādas pārvaldības struktūras, ražotāju atbildības organizācijām principā būtu jādarbojas, lai nodrošinātu, ka no ražotājiem iekasētās maksas tiek izmantotas tikai tam, lai izpildītu pienākumus, kas ir saistīti ar nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apstrādi, un veiktu atkritumu apsaimniekošanas pienākumu organizēšanu un finansēšanu. Visām ražotāju atbildības organizācijām būtu jānodrošina to datu konfidencialitāte, kurus tām iesniedz ražotāji. Lai nodrošinātu, ka pienācīgi tiek ņemtas vērā visu ekonomikas dalībnieku intereses, un lai izvairītos no situācijas, ka atkritumu apsaimniekošanas operatori ir neizdevīgā situācijā attiecībā uz lēmumiem, ko pieņem paplašinātas ražotāja atbildības shēmā, piemēram, ražotāju atbildības organizācijas varētu vismaz reizi gadā rīkot strukturētu apspriešanos ar ieinteresētajām personām un savā tīmekļa vietnē publicēt minētās apspriešanās ziņojuma kopsavilkumu, kurā izklāstītas galvenās saņemtās piezīmes un skaidrojums par to, kā minētās piezīmes ir ņemtas vērā. Atkritumu apsaimniekošanas operatoriem būtu jāpiešķir novērotāja statuss ražotāju atbildības organizāciju pārvaldes struktūrās, proti, to valdēs, lai uzlabotu sistēmas vispārējo pārvaldi un efektivitāti, vienlaikus ņemot vērā nepieciešamību izvairīties no interešu konflikta. Turklāt ražotāju atbildības organizācijām atkritumu apsaimniekošanas operatori būtu jāizraugās nediskriminējošā procedūrā, pamatojoties uz pārredzamiem kritērijiem.

⁽¹⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2022/2065 (2022. gada 19. oktobris) par digitālo pakalpojumu vienoto tirgu un ar ko groza Direktīvu 2000/31/EK (Digitālo pakalpojumu akts) (OV L 277, 27.10.2022., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

- (55) Ražotājiem būtu jāfinansē daļa no nolietotu transportlīdzekļu savākšanas un apstrādes izmaksām, kas nepieciešamas, lai izpildītu šajā regulā noteiktās prasības, jo īpaši pienākumus, kuru mērķis ir nodrošināt no transportlīdzekļiem izgūto otrreizējo izejvielu augstāku kvalitāti. Šādu darbību izmaksu precīzs līmenis, kas būtu jāsedz ražotājiem, būtu jānosaka, ņemot vērā pilnvarotu apstrādes punktu un citu atkritumu apsaimniekošanas operatoru ienējumus, ko gūst no lietoto rezerves daļu vai sastāvdaļu un no nolietotiem transportlīdzekļiem izgūtu otrreizējo izejvielu pārdošanas. Šajā nolūkā kompetentajām iestādēm sadarbībā ar ražotājiem un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem būtu jāpārtrauga savākšanas, reciklēšanas un apstrādes vidējās izmaksas, kā arī ražotāju veikto finansiālo iemaksu līmenis, lai nodrošinātu izmaksu taisnīgu sadalījumu starp visiem ieinteresētajiem operatoriem.
- (56) No ražotāju finansiālajām iemaksām arī būtu jāsedz tādu izglītojošu kampaņu izmaksas, kuru mērķis ir informēt sabiedrību un palielināt nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, kā arī tādas sistēmas izveides izmaksas, ar kuru palīdzību par likvidācijas sertifikātu izdošanu un nodošanu un savāc un paziņo datus kompetentajām iestādēm. Turklāt, tā kā šī regula ievieš izmaiņas attiecībā uz ražotāju finansiālo atbildību par tādu nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, uz kuriem attiecas Direktīva 2000/53/EK, būtu jāpieņem attiecīgi noteikumi, lai ņemtu vērā pāreju no Direktīvas 2000/53/EK uz šo regulu.
- (57) Ražotājiem, kas izvēlas savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus pildīt atsevišķi, būtu arī jānodrošina garantija, kas izmantojama nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas izmaksu segšanai. Šādas garantijas būtu jo īpaši jāizmanto gadījumos, kad attiecīgie ražotāji kļūst maksātnespējīgi vai pastāvīgi izbeidz savu darbību.
- (58) Ja ražotājs savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus pilda kopīgi ar ražotāju atbildības organizāciju, ražotāju veiktais finansiālais iemaksas būtu jāmodulē, pamatojoties uz harmonizētiem kritērijiem. Šādiem kritērijiem būtu jāraida ekonomiski stimuli ražotājiem palielināt apriti jaunu transportlīdzekļu konstrukcijā un ražošanā, ņemot vērā pirmreizējo un reciklēto materiālu apjomu transportlīdzeklī, to, cik lielā mērā transportlīdzeklis satur daļas, sastāvdaļas un materiālus, ko ir grūti demontēt, izjaukt, atkalizmantot vai reciklēt, kā arī bīstamu vielu apjomu, ko satur transportlīdzeklis. Lai izvairītos no vienotā tirgus kropļojumiem, būtu jāpiešķir Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot detalizētus noteikumus par to, kā būtu jāpiemēro ražotāju atbildības organizācijām veikto finansiālo iemaksu modulācijas kritēriji.
- (59) Dažas dalībvalstis, īstenojot Direktīvu 2000/53/EK, jau ir izveidojušas paplašinātas ražotāja atbildības struktūras un atkritumu apsaimniekošanas sistēmas, kas ir attiecīgo valstu atļauju un līgumisku vienošanos pamatā. Minētajām dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai turpināt izmantot minētās struktūras un sistēmas ar noteikumu, ka tās atbilst šai regulai.
- (60) Transportlīdzekļi bieži kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā tie tika laisti tirgū. Kamēr ražotāju šīs regulas nozīmē var identificēt dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis kļūst par nolietotu transportlīdzekli, minētajam ražotājam būtu jāsedz saistītās savākšanas un apstrādes izmaksas. Tomēr, tā kā ne vienmēr ir iespējams identificēt ražotāju dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis kļūst par nolietotu transportlīdzekli pēc robežu šķērsošanas, ir jāievieš arī noteikumi par izmaksu pārrobežu sadales mehānismu, kuri būtu jāpiemēro tikai konkrētajai situācijai un tikai M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem. Minētajiem noteikumiem būtu jānodrošina, ka tiek segtas savākšanas un apstrādes izmaksas, kas rodas atkritumu apsaimniekošanas operatoriem dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis kļūst par nolietotu transportlīdzekli. Lai izvairītos no administratīvā sloga radīšanas importētājiem un izplatītājiem, pienākumus, kas izriet no izmaksu pārrobežu sadales mehānisma, tostarp pilnvarotā pārstāvja iecelšanas katrā dalībvalstī, uz tiem nebūtu jāattiecinā. Katram M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļu ražotājam vajadzētu būt pienākumam iecelt pārstāvi attiecībā uz pārrobežu mehānismu katrā dalībvalstī, paziņot kompetentajām iestādēm par izraudzīšanos, un izveidot mehānismu pārrobežu sadarbībai ar attiecīgajiem atkritumu apsaimniekošanas operatoriem. Ražotājiem vajadzētu būt iespējai pilnvarot ražotāju atbildības organizāciju rīkoties kā to pilnvarotajam pārstāvim attiecībā uz pārrobežu mehānismu. Attiecībā uz ražotājiem, kas iedibināti ārpus Savienības, vajadzētu būt iespējai iecelt Regulas (ES) 2018/858 13. panta 4. punktā minēto ražotāja vienīgo pārstāvi Savienībā, lai izpildītu pienākumus attiecībā uz pārrobežu mehānismu un izveidotu pārrobežu sadarbības mehānismu. Šāda pārrobežu mehānisma ieviešana palīdz radīt vienlīdzīgu konkurences apstākļus starp pilnvarotajiem savākšanas punktiem visā Savienībā.

- (61) Lai nodrošinātu šo pienākumu izpildi un novērstu vienotā tirgus kropļojumus, būtu jāpiešķir Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai ieviestu detalizētus papildu noteikumus par ražotāju, dalībvalstu un atkritumu apsaimniekošanas operatoru pienākumiem un pārrobežu mehānismu iezīmēm.
- (62) Viens no galvenajiem priekšnoteikumiem pārdomātai nolietotu transportlīdzekļu apstrādei ir tāds, lai tiktu savākti visi nolietotie transportlīdzekļi. Tāpēc šai regulai būtu jānosaka konkrēti pienākumi saistībā ar savākšanu – primāri ražotājiem un sekundāri dalībvalstīm. Ražotājiem būtu jānodrošina, ka tiek savākti visi nolietotie transportlīdzekļi, ko tie laiduši tirgū dalībvalsts teritorijā. Minētajā nolūkā ražotājiem vai ražotāju atbildības organizācijām būtu jāizveido savākšanas sistēmas un dalībvalstīm būtu jāpieņem visi pasākumi, kas nepieciešami, lai nodrošinātu, ka savākšanas sistēmas pastāv un ka minētās sistēmas ļauj sasniegt šīs regulas mērķus. Savākšanas sistēmām būtu jānodrošina transportlīdzekļu īpašniekiem un citiem transportlīdzekļu turētājiem iespēja nogādāt transportlīdzekli uz pilnvarotu apstrādes punktu vai savākšanas punktu bez liekiem apgrūtinājumiem vai izmaksām. Praksē tas nozīmē, ka šādām sistēmām būtu pienācīgi jāaptver visa katras dalībvalsts teritorija un jānodrošina pienācīga pilnvarotu apstrādes punktu un savākšanas punktu pieejamība. Tām arī būtu jāsniedz iespēja savākt visu zīmolu nolietotos transportlīdzekļus, kā arī daļu atkritumus, kas rodas transportlīdzekļu remonta laikā.
- (63) Nolietoti transportlīdzekļi būtu jāapstrādā tikai pilnvarotos apstrādes punktos, tāpēc šādiem punktiem ir būtiska nozīme nolietotu transportlīdzekļu savākšanā. Tomēr, lai veicinātu transportlīdzekļu savākšanu un nodrošinātu nolietotus transportlīdzekļus savācošu punktu pienācīgu pieejamību, šī regula nodrošina iespēju izveidot savākšanas punktus. Šādu punktu uzdevums būtu tikai savākt nolietotus transportlīdzekļus, uzglabāt tos atbilstošos apstākļos un nogādāt tos uz pilnvarotu apstrādes punktu. Šāda punkta darbībai ir vajadzīga specifiska atļauja. Būtu jāprasa, lai savākšanas punkti nogādā visus savāktos nolietotos transportlīdzekļus uz pilnvarotiem apstrādes punktiem.
- (64) Lai efektīvi savāktu visus nolietotos transportlīdzekļus, ir jāinformē sabiedrība par savākšanas sistēmām. Transportlīdzekļu īpašniekiem būtu jāzina, ka tie principā var nogādāt nolietotu transportlīdzekli ar elektrotransportlīdzekļa bateriju vai bez tās uz savākšanas punktu vai pilnvarotu apstrādes punktu bez maksas, izņemot, ja transportlīdzeklim nav tādu būtisku daļu kā e-piedziņas elektromotora, motora vai vairāku lielu virsbūves daļu nolūkā ierobežot nelikumīgas izjaukšanas darbības. Ja elektrotransportlīdzeklim nav baterijas, transportlīdzekļa īpašniekam būtu jāpierāda, ka bateriju ir noņēmis profesionāls operators saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1542. Lai novērstu vērtīgu daļu un sastāvdaļu nelegālu demontāžu no nolietotiem transportlīdzekļiem un veicinātu pilnīgu nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, nolietotu transportlīdzekļu bezmaksas piegādi varētu saistīt ar finansiāliem stimuliem. Ražotāju vai ražotāju atbildības organizāciju izglītojošajā kampaņā būtu arī jāinformē par sekām videi un cilvēku veselībai, kuras rada nepareiza nolietotu transportlīdzekļu savākšana un apstrāde.
- (65) Pilnvarotajam apstrādes punktam pēc nolietotā transportlīdzekļa piegādes būtu transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam jāizdod likvidācijas sertifikāts. Tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas pienācīgu uzraudzību. Minimālās prasības šādiem sertifikātiem patlaban ir noteiktas Komisijas Lēmumā 2002/151/EK⁽¹⁶⁾, un minētā lēmuma saturs būtu jāiekļauj šajā regulā ar nepieciešamajiem pielāgojumiem. Šādi sertifikāti būtu jāizdod elektroniskā formātā nolietotā transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam, un pilnvarotajiem apstrādes punktiem tie būtu jānosūta attiecīgajām dalībvalstīs iestādēm transportlīdzekļa reģistrācijas atcelšanas nolūkā, izmantojot elektronisku paziņošanas procedūru. Elektroniskajai paziņošanas sistēmai būtu jānodrošina iespēja nosūtīt likvidācijas sertifikātu un izsniegt elektroniskā paziņojuma kopiju transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam, kā arī jebkuram ekonomikas dalībniekam, kas rīkojas minētā īpašnieka vārdā.

⁽¹⁶⁾ Komisijas Lēmums 2002/151/EK (2002. gada 19. februāris) par minimālajām prasībām attiecībā uz likvidācijas sertifikātu, ko izsniedz saskaņā ar 5. panta 3. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 50, 21.2.2002., 94. lpp., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj)).

- (66) Neraugoties uz to, ka Direktīvā 2000/53/EK ir noteikts pienākums nogādāt visus nolietotos transportlīdzekļus uz pilnvarotu apstrādes punktu, ir ļoti ievērojams tādu transportlīdzekļu īpatsvars, kuru atrašanās vieta nav zināma un kuri varētu būt vai nu apstrādāti nelegāli, vai eksportēti kā nolietoti transportlīdzekļi, vai kuru statuss nav pienācīgi paziņots dalībvalstu reģistrācijas iestādēm. Šādus transportlīdzekļus dēvē par “zudušiem transportlīdzekļiem”. Dalībvalstīm būtu jāstiprina sava sadarbība, lai samazinātu zudušo transportlīdzekļu skaitu. Citā dalībvalstī izdotu likvidācijas sertifikātu atzīšanai un pienākumam informēt transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts iestādes par to, ka ir izdots likvidācijas sertifikāts, būtu jānodrošina labāka nolietoto transportlīdzekļu atrašanās vietas noteikšana.
- (67) Lai nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu efektīvu savākšanu, būtu jānosaka skaidri noteikumi transportlīdzekļu īpašniekiem. Tiem būtu jānogādā savs transportlīdzeklis, kad tas sasniedz kalpošanas laika beigu posmu, uz savākšanas punktiem vai pilnvarotiem apstrādes punktiem. Ja transportlīdzekļi ir bojāti un apdrošināšanas sabiedrības ir iesaistītas procesā, kurā tos atzīst par pilnīgu tehnisku vai ekonomisku zaudējumu, apdrošināšanas sabiedrībai vai jebkuram citam automobiļu ekspertam, kas rīkojas tās vārdā, būtu arī jānovērtē, vai transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis saskaņā ar šo regulu. Pamestu transportlīdzekļu gadījumā attiecīgajām iestādēm būtu jānosaka noteikumi par transportlīdzekļa deklarēšanu par nolietotu transportlīdzekli un jārikojas saskaņā ar šo regulu. Pamesti transportlīdzekļi varētu būt, piemēram, transportlīdzekļi, kas atstāti bez uzraudzības vai nelikumīgi publiskā īpašumā, vai transportlīdzekļi, kas bez īpašuma īpašnieka piekrišanas novietoti privātā īpašumā, vai transportlīdzekļi, kas nav atgūti pēc kompetento iestāžu paziņojuma transportlīdzekļa īpašniekam.
- (68) Lai nodrošinātu nolietoto transportlīdzekļu vienādu un videi nekaitīgu apstrādi Savienībā, ir svarīgi nodrošināt, ka pilnvarotie apstrādes punkti pieņem un apstrādā visus nolietotos transportlīdzekļus, daļas, sastāvdaļas un materiālus, tostarp daļu atkritumus no transportlīdzekļu remonta, atbilstoši to atļaujās dotajiem nosacījumiem, kā arī saskaņā ar šajā regulā noteiktajām prasībām, labākajiem pieejamajiem tehniskajiem paņēmieniem un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/75/ES⁽¹⁷⁾. Lai izpildītu demontāžas prasības, kvalitātes prasības un materiālu atgūšanas mērķrādītājus, nolietota transportlīdzekļa pilnīgu apstrādi var veikt viens atkritumu apsaimniekošanas operators vai vienā iekārtā, bet šāda prasība nav obligāta.
- (69) Ņemot vērā pilnvarotu apstrādes punktu nozīmīgo lomu nolietotu transportlīdzekļu apstrādē tādā veidā, kas nerada nelabvēlīgu ietekmi uz vidi vai cilvēku veselību un palīdz sasniegt Savienības aprites ekonomikas mērķus, ir jānosaka pienākumi, kas piemērojami šādiem punktiem un aptver visas to darbības, sākot no nolietotu transportlīdzekļu pieņemšanas un uzglabāšanas un beidzot ar to galīgo apstrādi.
- (70) Lai nodrošinātu pilnvarotu apstrādes punktu darbību, kā arī metāllūžņu vai citu attiecīgu izejvielu kvalitātes izsekojamību, tiem būtu jādokumentē veiktās apstrādes darbības un veiktā uzskaitē elektroniski jāglabā vismaz trīs gadus, kā arī jāspēj to pēc pieprasījuma uzrādīt attiecīgām valsts iestādēm.
- (71) Nolietota transportlīdzekļa atsārņošana ir pirmais solis uz to, lai novērstu kaitējumu videi, cilvēku veselībai un riskus darba drošībai. Tāpēc ir svarīgi, lai nolietotam transportlīdzeklim tiktu veiktas nepieciešamās atsārņošanas darbības 30 dienu laikā pēc tā nogādāšanas pilnvarotā apstrādes punktā, pirms nolietotā transportlīdzekļa turpmākas apstrādes. Minētajā posmā atkritumēlļas būtu jāsavāc un jāuzglabā atsevišķi no citām šķidrajām vielām un šķidrumiem, un to turpmāka apstrāde būtu jāveic saskaņā ar Direktīvu 2008/98/EK. Aukstumaģenti būtu jāapstrādā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/573⁽¹⁸⁾. Turklāt no nolietotā transportlīdzekļa būtu jādemontē daļas, sastāvdaļas un materiāli, kas satur svinu, kadmiju, dzīvsudrabu un sešvērtīgo hromu, lai novērstu nelabvēlīgu ietekmi uz cilvēkiem vai vidi.

⁽¹⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/75/ES (2010. gada 24. novembris) par rūpnieciskajām un lopkopības emisijām (piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole) (OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj>).

⁽¹⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/573 (2024. gada 7. februāris) par fluorētajām siltumnīcefekta gāzēm, ar kuru groza Direktīvu (ES) 2019/1937 un atceļ Regulu (ES) Nr. 517/2014 (OV L, 2024/573, 20.2.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj>).

- (72) Lai nodrošinātu Regulas (ES) 2023/1542 pienācīgu īstenošanu, visas transportlīdzekļos iebūvētās baterijas būtu atsevišķi jādemonē no noliecotā transportlīdzekļa un jāuzglabā speciālā vietā turpmākai apstrādei.
- (73) Lai maksimāli palielinātu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanas, pārražošanas un pārjaunošanas potenciālu un saglabātu no noliecotiem transportlīdzekļiem iegūto otrreizējo materiālu augstu vērtību, konkrētas daļas un sastāvdaļas būtu obligāti jādemonē no noliecotā transportlīdzekļa pirms sasmalcināšanas. Minētās daļas un sastāvdaļas būtu jādemonē nesagraujošā veidā manuālas izjaukšanas procesā, pusautomatizētā vai automatizētā izjaukšanas procesā. Vajadzētu būt iespējai atkāpties no prasības par daļu un sastāvdaļu obligātu nesagraujošu demontāžu, ja pilnvarots apstrādes punkts pierāda, ka manuāla izjaukšana, pusautomatizēta vai automatizēta demontāža nesagraujošā veidā rada nesamērīgas ekonomiskās izmaksas, kuras nevar kompensēt ar gaidāmajiem ieņēmumiem no minēto daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanas, pārražošanas vai pārjaunošanas. Šādā gadījumā vajadzētu būt iespējai šīs daļas un sastāvdaļas demontēt sagrujušā veidā, lai pirms sasmalcināšanas atdalītu attiecīgos materiālus. Daļas un sastāvdaļas var pilnībā atbrīvot no prasības par obligātu demontāžu, ja tās par tādām ir atzītas šajā regulā, ja pilnvarotais apstrādes punkts pierāda, ka pēc sasmalcināšanas izmantotās tehnoloģijas no attiecīgajām daļām un sastāvdaļām iegūtos materiālus atdala tikpat efektīvi, kā tas notiek manuālā, pusautomatizētā vai automatizētā procesā, un ka tiek izpildīti šajā regulā noteiktie kritēriji un robežvērtības. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu ar mērķi grozīt attiecīgo pielikumu.
- (74) Kad pilnvaroti apstrādes punkti ir demontējuši daļas un sastāvdaļas no noliecota transportlīdzekļa, tiem būtu rūpīgi jānovērtē un jānosaka, vai minētās daļas un sastāvdaļas ir piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, kas saistīti ar daļu un sastāvdaļu tehniskajām iezīmēm, un prasībām par transportlīdzekļu drošumu.
- (75) Regula (ES) 2023/1542 ievieš noteikumus par bateriju ilgtspēju, veiktspēju, drošumu, savākšanu, reciklēšanu un otrreizēju izmantošanu, kā arī par bateriju demontāžas informāciju ekonomikas dalībniekiem. Šajā regulā būtu jāņem vērā bateriju otrreizējās izmantošanas potenciāls, izslēdzot elektrotransportlīdzekļu baterijas no būtisko daļu vai sastāvdaļu kopuma, lai transportlīdzekli varētu bez maksas nodot apstrādei bez elektrotransportlīdzekļa baterijas ar nosacījumu, ka pēdējais transportlīdzekļa īpašnieks iesniedz dokumentus, kas pierāda, ka bateriju ir noņēmis profesionāls operators saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1542.
- (76) Atzīstot pārražošanas un pārjaunošanas potenciālu autobūves nozarē un šo darbību ieguldījumu aprites ekonomikā, ir jānodrošina juridiskā skaidrība šajā nozarē iesaistītajiem ekonomikas dalībniekiem. Tāpēc būtu jāprecizē, ka daļas un sastāvdaļas, ko demontē no noliecota transportlīdzekļa vai remonta un uzturēšanas darbībās un kas ir piemērotas tūlītējai atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, ko veic profesionāli operatori, nebūtu jāuzskata par atkritumiem. Lai ievērotu atkritumu apsaimniekošanas hierarhiju un veicinātu rezerves daļu izmantošanu aprītē, nevajadzētu ierobežot šo daļu un sastāvdaļu, izņemot bateriju, nodošanu ekonomikas dalībnieku starpā. No noliecotiem transportlīdzekļiem demontētās daļas un sastāvdaļas būtu pienācīgi jāpārbauda, jāattīra un vajadzības gadījumā jātestē pilnvarotā apstrādes punktā, lai tās varētu nekavējoties atkalizmantot, neveicot nekādu citu priekšapstrādi, vai lai citos gadījumos tās būtu piemērotas turpmākai pārražošanai vai pārjaunošanai. Daļas un sastāvdaļas, kas nav piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, būtu jāuzskata par atkritumiem, un uz to eksportu būtu jāattiecinā Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1157⁽¹⁹⁾. Attiecīgajām valsts iestādēm būtu jāspēj no pilnvarotā apstrādes punkta, kas demontējis attiecīgo daļu vai sastāvdaļu, pieprasīt dokumentāciju, ja minētais pilnvarotais apstrādes punkts ar speciālu novērtējumu apliecina attiecīgo daļu vai sastāvdaļu tehnisko piemērotību pārražošanai, pārjaunošanai vai atkalizmantošanai.

⁽¹⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1157 (2024. gada 11. aprīlis) par atkritumu sūtījumiem un ar ko groza Regulas (ES) Nr. 1257/2013 un (ES) 2020/1056 un atceļ Regulu (EK) Nr. 1013/2006 (OV L, 2024/1157, 30.4.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj>).

- (77) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā Komisija konstatēja, ka lietotas rezerves daļas un sastāvdaļas sabiedrībai piedāvā neidentificēti pakalpojumu sniedzēji un ka tās bieži ir iegūtas prettiesiskās darbībās. Tāpēc būtu jānosaka jaunas prasības par lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu tirdzniecību. Šādām daļām un sastāvdaļām pirmām kārtām vajadzētu būt apzīmētām ar etiķeti, kurā norādīts sastāvdaļas vai daļas nosaukums un tā pilnvarotā apstrādes punkta kontaktinformācija, kurā sastāvdaļa vai daļa ir demontēta, un tām vajadzētu būt pienācīgi aizsargātām no bojājumiem daļu un sastāvdaļu transportēšanas, iekraušanas un izkraušanas laikā. Pilnvarotajam apstrādes punktam, kas demontējis sastāvdaļu vai daļu, vajadzētu būt pieejamai ar šo daļu nodošanu saistītā rēķina vai līguma kopijai, ja šādu dokumentāciju pieprasa kompetentā iestāde.
- (78) Ja galalietotājs ir patērētājs, uzņēmumu veiktai lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu pārdošanai patērētājiem būtu jāpiemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/771 ⁽²⁰⁾. Minētā direktīva prasa, lai pārdotās preces būtu atbilstīgas pārdošanas līgumam, un nosaka pārdevēja atbildību un tiesiskās aizsardzības līdzekļus patērētājiem neatbilstības gadījumā, piemēram, preču bezmaksas remontu vai nomaiņu. Tā kā demontētās daļas un sastāvdaļas, kas piemērotas atkalizmantošanai, vai pārjaunotās daļas un sastāvdaļas ir lietotas preces Direktīvas (ES) 2019/771 nozīmē, pārdevējs un patērētājs var vienoties par īsāku atbildības laikposmu vai noilguma termiņu, kas nav īsāks par vienu gadu, ja attiecīgā dalībvalsts ir paredzējusi šādu iespēju. Attiecīgie ekonomikas dalībnieki tiek mudināti sniegt komercgarantijas par atkalizmantotajām, pārražotajām un pārjaunotajām daļām un sastāvdaļām patērētājiem un klientiem darījumos starp uzņēmumiem.
- (79) Ceļu satiksmes drošības un vides aizsardzības interesēs noteiktām sastāvdaļām un daļām, kas demontētas no noliegtota transportlīdzekļa, nevajadzētu būt atkalizmantojamām, pārražojamām vai pārjaunojamām. Šādas daļas un sastāvdaļas nebūtu jāizmanto jaunu transportlīdzekļu izgatavošanā un transportlīdzekļos, kas jau ir laisti tirgū, izņemot, ja veiktajā tehniskajā novērtējumā ir pierādīta to atbilstība piemērojamām transportlīdzekļa prasībām. Minēto daļu uzstādīšanu būtu jāveic tikai kvalificētam remonta un uzturēšanas operatoram.
- (80) Lai stimulētu atkalizmantojamu, pārjaunojamu vai pārražošanu daļu un sastāvdaļu tirgus attīstību un pienācīgu darbību un transportlīdzekļu modernizēšanu Savienībā, dalībvalstis būtu jāmudina valstu līmenī veicināt daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārjaunošanu un pārražošanu neatkarīgi no tā, vai tās demontētas transportlīdzekļa ekspluatācijas vai kalpošanas laika beigu posmā, kā arī lai veicinātu transportlīdzekļu modernizēšanu. Minētie stimuli būtu jāatspoguļo atkritumu rašanās novēršanas programmās, kas dalībvalstīm jāizveido saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 29. pantu. Komisijai būtu jāveicina informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm, tām kopīgiotot paraugpraksi attiecībā uz valstu līmenī īstenotajiem stimuliem, nolūkā pārbaudīt to efektivitāti.
- (81) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā Komisija konstatēja, ka reciklēšanas definīcija minētajā direktīvā ir pārāk plaša un nav saderīga ar Direktīvu 2008/98/EK, jo šajā direktīvā "aizbēršana" ir uzskatīta par reciklēšanas darbību. Tāpēc šai regulai reciklēšanas definīcija būtu jāpielāgo Direktīvai 2008/98/EK, no definīcijas darbības jomas izslēdzot aizbēršanu.
- (82) Būtu pastāvīgi jāuzlabo noliegtu transportlīdzekļu visu plastmasu reciklēšana, lai nodrošinātu pietiekamu reciklātu piedāvājumu nolūkā apmierināt pieprasījumu pēc reciklētas plastmasas transportlīdzekļos. Tāpēc būtu jānosaka īpašs reciklēšanas mērķrādītājs – 30 % plastmasai no noliegtiem transportlīdzekļiem. Šis mērķrādītājs, rēķinot uz transportlīdzekļa vidējo masu gadā, papildinātu noliegtu transportlīdzekļu atkalizmantošanas un reciklēšanas mērķrādītāju, kas ir 85 %, un atkalizmantošanas un atgūšanas mērķrādītāju, kas ir 95 %. Lai atvieglotu minēto prasību īstenošanu atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, ir vajadzīgs trīs gadu pārejas laikposms. Vienlaikus būtu jāturpina piemērot pašreizējais mērķrādītājs noliegtu transportlīdzekļu atkalizmantošanai un reciklēšanai, kas ir 85 %, kā arī atkalizmantošanas un atgūšanas mērķrādītājs, kas ir 95 %, kā noteikts Direktīvā 2000/53/EK, pamatojoties uz minētajā direktīvā noteikto reciklēšanas definīciju. Reciklētās plastmasas masā un kopējā plastmasas masā attiecībā uz īpatnējo reciklēšanas mērķrādītāju nebūtu jāiekļauj elastomēri un termoseīti, kas nav polsterējumā izmantotas poliuretāna putas, un plastmasa, kas satur kādu no Regulas (ES) 2019/1021 7. pantā minētajām vielām vai ir kontaminēta ar to, ja ir pārsniegtas minētās regulas IV pielikumā noteiktās robežvērtības.

⁽²⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/771 (2019. gada 20. maijs) par atsevišķiem preču pārdošanas līgumu aspektiem, ar kuru groza Regulu (ES) 2017/2394 un Direktīvu 2009/22/EK un atceļ Direktīvu 1999/44/EK (OV L 136, 22.5.2019., 28. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj>).

- (83) Ir svarīgi palielināt augstas kvalitātes otrreizējo materiālu atgūšanu, uzlabojot nolietotu transportlīdzekļu sasmalcināšanas procesus. Tāpēc nolietoti transportlīdzekļi, to daļas, sastāvdaļas un materiāli būtu jāatļauj apstrādāt sasmalcinātājā kopā ar citiem atkritumiem, tostarp iepakojuma atkritumiem un elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumiem tikai tad, ja ir izpildīti konkrēti kritēriji un kvalitātes prasības par izlaides frakcijām.
- (84) Lai vēl vairāk palielinātu nolietotu transportlīdzekļu apstrādes kvalitāti, apglabāšanai atkritumu poligonos vajadzētu būt iespējamai tikai attiecībā uz atkritumu frakcijām, ko iegūst no sasmalcinātiem nolietotiem transportlīdzekļiem, ja frakcijas, kas satur neinertus atkritumus, nepārsniedz šajā regulā izklāstītās robežvērtības.
- (85) Nolietotus transportlīdzekļus klasificē kā bīstamus atkritumus, un tos nevar eksportēt uz valstīm, kas nav ESAO dalībvalstis. Vajadzētu būt iespējai atsārņotus nolietotus transportlīdzekļus apstrādāt ārpus Savienības ar noteikumu, ka minēto atsārņoto nolietoto transportlīdzekļu nosūtīšana atbilst Regulai (ES) 2024/1157.
- (86) Ja nolietots transportlīdzeklis tiek nosūtīts no Savienības uz trešo valsti, eksportētājam būtu jāuzrāda galamērķa valsts kompetentās iestādes izdots dokumentārs pierādījums, kas apliecina, ka apstrādes nosacījumi kopumā ir līdzvērtīgi šīs regulas prasībām un citos Savienības tiesību aktos noteiktajām vides un cilvēku veselības aizsardzības prasībām atbilstoši Regulai (ES) 2024/1157.
- (87) Lai nodrošinātu, ka nolietoti transportlīdzekļi tiek apstrādāti vides ziņā ilgtspējīgā veidā, ir svarīgi nodrošināt skaidrību par transportlīdzekļa statusu visā tā kalpošanas laikā, jo īpaši situācijās, kad ir jāatšķir lietoti transportlīdzekļi no nolietotiem transportlīdzekļiem. Transportlīdzekļa īpašniekam, kas plāno Savienībā nodot īpašumtiesības uz lietotu transportlīdzekli, būtu noteiktos apstākļos jāiesniedz dokumentācija, kas apliecina, ka transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis. Minētajai dokumentācijai būtu jāapliecina, ka transportlīdzeklis ir labā tehniskā stāvoklī, vai jāsniedz novērtējums saskaņā ar šo regulu, kurā ir ietverti kritēriji, pēc kuriem nosaka, vai transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis. Minētais novērtējums būtu jāveic pēc kaskādes principa, sākot ar saistošajiem kritērijiem un beidzot ar indikatīviem kritērijiem. Tiklīdz ir izpildīts viens no saistošajiem kritērijiem, attiecīgais transportlīdzeklis būtu jāuzskata par nolietotu transportlīdzekli. Ja nav izpildīti saistošie kritēriji, būtu jāpārbauda indikatīvie kritēriji. Ja ir izpildīts viens no minētajiem indikatīvajiem kritērijiem, būtu jāveic papildu tehniskais novērtējums, lai noteiktu, kāds remonts ir nepieciešams, lai saņemtu tehniskās apskates sertifikātu. Pamatojoties uz tehnisko novērtējumu, transportlīdzekļa īpašniekam vajadzētu būt iespējai izlemēt, vai transportlīdzeklis būtu jānoraksta. Ja piecu gadu laikā pēc minētā tehniskā novērtējuma transportlīdzekļa īpašnieks nav saņēmis tehniskās apskates sertifikātu, attiecīgais transportlīdzeklis būtu jāuzskata par nolietotu transportlīdzekli. Minēto piecu gadu laikposmā šis tehniskais novērtējums būtu jāuzskata par dokumentāciju, kas apliecina, ka attiecīgais transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis. Novērtējums par kalpošanas laika beigām būtu jāveic neatkarīgam automobiļu ekspertam, bet katrai dalībvalstij būtu jālemj par veidu, kā iecelami šādi neatkarīgi automobiļu eksperti. Neatkarīgajiem automobiļu ekspertiem vajadzētu būt speciālistiem ar speciālām zināšanām autobūves tehnoloģiju, remonta un uzturēšanas jomā vai transportlīdzekļu vērtības novērtēšanā, un ieceltiem, lai nodrošinātu objektīvu zinātību, neradot interešu konfliktu ar iesaistītajām pusēm. Lai izvairītos no pārmērīga sloga fiziskām personām, kas nav ekonomikas dalībnieki, un lai galvenokārt pievērstos stāvoklim, kādā ir lielākā daļa iespējamo nolietoto transportlīdzekļu, prasība par dokumentāciju būtu jāpiemēro tikai šādu transportlīdzekļu īpašniekiem konkrētos apstākļos. Šādas prasības būtu jāpiemēro tādu transportlīdzekļu pārdošanas gadījumā, kurus apdrošināšanas sabiedrība ir atzinusi par pilnīgu ekonomisku zaudējumu, vai ja pārdošanas darījums tiek noslēgts tiešsaistes platformā, neveicot transportlīdzekļa fizisku nodošanu starp pārdevēju un pircēju vai personām, kas rīkojas to vārdā.

- (88) Ir jānodrošina, ka tad, ja apdrošināšanas sabiedrība vai automobiļu eksperts, kas darbojas tās vārdā, veic negadījumā iesaistīta transportlīdzekļa bojājumu novērtējumu, šādā novērtējumā jo īpaši būtu jāietver verifikācija par to, vai attiecīgais transportlīdzeklis ir atzīstams par nolietotu transportlīdzekli saskaņā ar šajā regulā noteiktajiem kritērijiem. Lai cīnītos pret nelikumīgām darbībām un nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu pienācīgu identifikāciju, dalībvalsts kompetentajām iestādēm, ja tām rodas šaubas par lietota transportlīdzekļa statusu, vajadzētu būt pilnvarotām pieprasīt transportlīdzekļa īpašniekam dokumentāciju, kas apliecina, ka transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis. Šādai dokumentācijai vajadzētu būt vai nu novērtējumam par kalpošanas laika beigām, kas veikts saskaņā ar šo regulu, vai derīgam tehniskās apskates sertifikātam. Kompetentās iestādes šo prerogatīvu var izmantot neatkarīgi no tā, vai transportlīdzeklis ir vai nav bijis iesaistīts negadījumā. Šo pilnvarojumu var izmantot arī attiecībā uz speciālajiem transportlīdzekļiem, uz kuriem citādi nebūtu jāattiecinā noteikumi, kas reglamentē transportlīdzekļu statusu. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai savos tiesību aktos L1 e, L2 e un L6e kategorijas transportlīdzekļus atbrīvot no noteikumu par transportlīdzekļa statusu piemērošanas. Būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu nolūkā grozīt šīs regulas kritērijus, pēc kuriem nosaka, vai transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis, un svītrot kritērijus, saskaņā ar kuriem transportlīdzekli uzskata par nolietotu transportlīdzekli, ja tehnikas progress izsekojamības, remonta un drošuma jomā ir pietiekams pamats šādai svītrošanai.
- (89) Lai nodrošinātu, ka netiek apdraudēts iekšējais tirgus, un ņemot vērā to, ka lietotu transportlīdzekļu eksports rada būtiskus vides un sabiedrības veselības izaicinājumus, kā dokumentēts ANO Vides programmā, ir lietderīgi noteikt īpašas prasības attiecībā uz lietotu transportlīdzekļu eksportu. Šādām prasībām vajadzētu būt pamatotām ar objektīviem kritērijiem, saskaņā ar kuriem lietots transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis un ir uzskatāms par esošu labā tehniskā stāvoklī atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2014/45/ES⁽²¹⁾. Tam būtu jānodrošina, ka uz trešo valsti var eksportēt tikai tādus lietotus transportlīdzekļus, kas ir piemēroti braukšanai pa Savienības ceļiem. Lai muitas dienesti varētu verificēt, ka eksportējot minētās prasības ir izpildītas, būtu jāprasa, lai ikviena persona, kas eksportē lietotu transportlīdzekli, dara minētajiem dienestiem zināmu transportlīdzekļa identifikācijas numuru (VIN) un paziņojumu, kas apliecina, ka lietotais transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis un tiek uzskatīts par esošu labā tehniskā stāvoklī.
- (90) Ir svarīgi izveidot mehānismu, kur lietotu transportlīdzekļu atbilstību eksporta prasībām var faktiski verificēt, netraucējot tirdzniecībai starp Savienību un trešām valstīm. Tāpēc Komisijai būtu jāizveido elektroniska sistēma, kas ļauj iestādēm dalībvalstīs reāllaikā apmainīties ar informāciju par VIN un eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu tehnisko stāvokli un verificēt minēto informāciju. ņemot vērā tās esošās iezīmes un funkcijas, kas saistītas ar informācijas par Savienībā reģistrētiem transportlīdzekļiem kopīgošanu starp transportlīdzekļu reģistrācijas iestādēm, Komisija ir izstrādājusi MOVE-HUB – ziņojumu apmaiņas platformu, kas savstarpēji savieno dalībvalstu valsts elektroniskos reģistrus. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai izmantot Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (EUCARIS), lai pieslēgtos MOVE-HUB elektroniskajai sistēmai. Patlaban platforma nodrošina visu turpmāk minēto elementu savstarpēju savienošānu: ceļu satiksmes uzņēmumu reģistri (ERRU), vadītāja apliecību reģistri (RESPER), profesionālās autovadītāju apmācības reģistri (ProDriveNet), paziņojums par neizturētām transportlīdzekļu pārbaudēm uz ceļiem (RSI) un tahogrāfa vadītāja karšu reģistri (TACHOnet). Tāpēc MOVE-HUB funkcijas būtu jāpaplašina, lai varētu apmainīties ar informāciju par VIN un eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu tehnisko stāvokli verificēt minēto informāciju. Lai muitas dienesti varētu elektroniski un automātiski pārlicināties, ka eksportējamais lietotais transportlīdzeklis atbilst eksporta prasībām, MOVE-HUB uzturētā elektroniskā sistēma būtu savstarpēji jāsavieno ar ES vienloga vidi muitas jomā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2022/2399⁽²²⁾. Minētā regula nosaka tādu automatizētu kontroļu visaptverošu satvaru, kuras ir piemērojamas īpaši Savienības nemuitas formalitātei. Tāpēc šai regulai būtu jānosaka galvenie kontrolējamie elementi, savukārt šīs kontroles īstenošanas tehniskie pasākumi tiktu noteikti atbilstoši Regulai (ES) 2022/2399.

⁽²¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 51. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽²²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2022/2399 (2022. gada 23. novembris), ar ko izveido Eiropas Savienības vienloga vidi muitas jomā un groza Regulu (ES) Nr. 952/2013 (OV L 317, 9.12.2022., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj>).

- (91) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus eksporta prasību īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras, lai izstrādātu nepieciešamās elektroniskās sistēmas un tās padarītu sadarbspējīgas ar valstu sistēmām.
- (92) Dalībvalstu kompetentajām iestādēm būtu savstarpēji jāsadarbojas, lai nodrošinātu lietotu transportlīdzekļu eksportu reglamentējošo prasību efektīvu īstenošanu un sniegtu savstarpēju palīdzību. Šādai palīdzībai būtu jāietver informācijas apmaiņa, lai verificētu transportlīdzekļu statusu pirms to eksporta, tostarp apstiprinātu reģistrācijas informāciju dalībvalstī, kurā transportlīdzekļi iepriekš reģistrēti. Sadarbībai cita starpā būtu jānodrošina piekļuve attiecīgajiem dokumentiem un informācijai, tostarp inspekciju konstatējumiem, vienlaikus ievērojot piemērojamos datu aizsardzības tiesību aktus, kas reglamentē pieprasījuma saņēmēju iestādi. Turklāt visaptverošas sadarbības ietvaros dalībvalstu kompetentajām iestādēm būtu jāsadarbojas ar iestādēm no trešām valstīm.
- (93) Ir svarīgi, lai muitas dienesti varētu veikt eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu kontroles saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 952/2013⁽²³⁾. Ievērojama daļa lietotu transportlīdzekļu, kas tiek izvesti no Savienības, ir paredzēti valstīm, kurās ir noteiktas vai varētu tikt noteiktas importa prasības, piemēram, prasības par transportlīdzekļa vecumu vai tā emisijām. Ir svarīgi, lai muitas dienesti, izmantojot ES vienloga vidi muitas jomā, varētu elektroniski un automātiski pārliecināties, ka eksportējamais lietotais transportlīdzeklis atbilst minētajām prasībām, kad attiecīgās trešās valstis oficiāli paziņo Komisijai informāciju par šīm prasībām. Lai veicinātu atbilstību, Komisijai īpašā tiešsaistes portālā būtu jāpublicē un jāatjaunina paziņotie īpašie nosacījumi, kas saistīti ar vides aizsardzību vai ceļu satiksmes drošību un ko noteikušas trešās valstis. Lai aizsargātu vidi un ceļu satiksmes drošību trešās valstīs, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai noteiktu minētās prasības.
- (94) Lai novērstu risku, ka transportlīdzekļi tiek eksportēti bez vajadzīgajiem dokumentiem, kuros norādīts VIN un tehniskais stāvoklis, un ka neatbilstība eksporta prasībām tiek atklāta tikai tad, kad transportlīdzeklis jau ir izvests no Savienības, nebūtu jāatļauj piemērot procedūru par ieraksta veikšanu deklarētāja reģistros un pašnovērtēšanas procedūras, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 952/2013. Minētās procedūras liegtu muitas dienestiem veikt reāllaika kontroles, izmantojot ES vienloga vidi muitas jomā, un tas palielinātu risku, ka tiek pārkāptas Savienības tiesību normas par lietotu transportlīdzekļu eksportu.
- (95) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā Komisija uzskatīja, ka viens no minētās direktīvas trūkumiem ir tas, ka nav prasību par obligātām inspekcijām. Tāpēc šai regulai būtu jānosaka dalībvalstīm konkrēti pienākumi saistībā ar nelikumīgu darbību atklāšanu noliegtu transportlīdzekļu un to daļu un sastāvdaļu savākšanas, apstrādes un eksporta jomā, kā arī jānosaka minimālās prasības par inspekciju biežumu, tvērumu un to punktu iezīmēm, kuros veic šādas inspekcijas. Tādējādi tiktu aizsargāta pilnvaroto apstrādes punktu konkurētspēja attiecībā pret nelegāliem operatoriem un tiktu nodrošināta pastāvīga atbilstība atļauju un prasību nosacījumiem par noliegtu transportlīdzekļu savākšanu un apstrādi.

⁽²³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 952/2013 (2013. gada 9. oktobris), ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu (OV L 269, 10.10.2013., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj>).

- (96) Lai nodrošinātu šīs regulas efektīvu izpildi, dalībvalstīm ir jāizstrādā inspekcijas stratēģijas, kuru mērķis ir atklāt nelikumīgas darbības nolietotu transportlīdzekļu, kā arī to daļu un sastāvdaļu savākšanas, apstrādes un eksporta jomā. Šādām stratēģijām būtu jāparedz šajā regulā izklāstītās darbības, ar kurām nodrošina atbilstību un veicina nelikumīgas prakses novēršanu nozarē. Dalībvalstīm inspekcijas būtu jāveic katru kalendāro gadu. Šādām inspekcijām būtu jāpārbauda gan personas, kas darbojas likumīgi, gan personas, par kurām radušās aizdomas. Katrā dalībvalstī katru gadu inspekcijās būtu jāpārbauda vismaz 10 % pilnvarotu apstrādes punktu un savākšanas punktu, kas darbojas attiecīgajā dalībvalstī. Jāuzsver, ka atbilstīgi šai regulai veiktajām inspekcijām būtu jāpapildina inspekcijas par nolietotu transportlīdzekļu nosūtīšanu, kuras ir visaptveroši reglamentētas Regulā (ES) 2024/1157.
- (97) Dalībvalstīm būtu jāizveido sadarbības mehānismi valstu un starptautiskā līmenī, lai inspekcijas varētu veikt efektīvi, tādējādi atvieglojot nolietotu transportlīdzekļu nelikumīgas apstrādes un eksporta novēršanu un atklāšanu, un risinātu zudušo transportlīdzekļu problēmu. Šādiem mehānismiem būtu jānodrošina iespēja apmainīties ar transportlīdzekļu reģistrācijas datiem, kas ir nepieciešams transportlīdzekļu izsekošanai, un pārbaudīt, vai transportlīdzekļi tiek pienācīgi pastrādāti, kad tie sasniedz kalpošanas laika beigu posmu. Lai minētajos jautājumos veicinātu sadarbību visā Savienībā, Komisijai un dalībvalstīm būtu aktīvi jāizmanto attiecīgās esošās aģentūras, piemēram, Eiropas Savienības Aģentūra tiesībsardzības sadarbībai (Eiropols), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/794 ⁽²⁴⁾, kā arī tiesībsardzības tīkli, kas paredzēti cīņai pret noziedzību vides jomā visā Savienībā.
- (98) Dalībvalstīm būtu jāveic visi nepieciešamie izpildes panākšanas pasākumi, lai apkarotu nolietotu transportlīdzekļu nelegālu apstrādi nolūkā novērst šādu darbību radīto kaitējumu videi vai cilvēku veselībai. Tāpēc būtu jāpiemēro sodi jebkurai struktūrai vai uzņēmumam, kas apstrādā nolietotus transportlīdzekļus bez derīgas atļaujas vai pārkāpjot atļaujas nosacījumus vai prasības. Dalībvalstīm būtu jāapsver arī citi pasākumi, piemēram, atļaujas atsaukšana vai operatora darbības apturēšana, lai nodrošinātu efektīvu atbilstību šai regulai.
- (99) Dalībvalstīm būtu jānosaka noteikumi par sodiem, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un jānodrošina minēto noteikumu īstenošana. Sodi jo īpaši būtu jānosaka par to noteikumu pārkāpumiem, kuri attiecas uz lietotu transportlīdzekļu eksportu, nolietotu transportlīdzekļu nogādāšanu uz pilnvarotiem apstrādes punktiem vai savākšanas punktiem un uz lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu tirdzniecību. Ieviestajiem sodiem vajadzētu būt iedarbīgiem, samērīgiem un atturošiem.
- (100) Ir jānosaka ziņošanas pienākumi, lai nodrošinātu Savienības tiesību aktu pienācīgu īstenošanu, pārraudzību un izvērtēšanu un sniegtu tirgiem atjauninātu pārredzamības informāciju. Komisijai ir vajadzīgi pareizi un derīgi dati, lai novērtētu, vai šajā regulā noteiktie pasākumi darbojas pareizi, un lai nepieciešamības gadījumā ierosinātu papildu pielāgojumus, kuru mērķis ir nodrošināt nolietotu transportlīdzekļu apstrādi videi nekaitīgā veidā vai racionalizēt šīs regulas īstenošanu. Lai ierobežotu ar ziņošanu saistīto slogu, būtu jāpaziņo tikai tie dati, kas ir vajadzīgi šīs regulas īstenošanai, un ziņošana būtu jāatvieglo ar digitāliem rīkiem. Pamatojoties uz minētajiem elementiem, būtu jāprecizē, kādi dati ekonomikas dalībniekiem ir jāpaziņo attiecīgajām iestādēm un dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus ziņošanas prasību īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras. Īstenošanas aktiem, kuriem būtu jāaizstāj Komisijas Lēmums 2005/293/EK ⁽²⁵⁾, būtu arī jānosaka metodika, kā aprēķināt atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgušanas mērķrādītājus un pārlicinātos par to izpildi.

⁽²⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/794 (2016. gada 11. maijs) par Eiropas Savienības Aģentūru tiesībsardzības sadarbībai (Eiropolu) un ar kuru aizstāj un atceļ Padomes Lēmumus 2009/371/TI, 2009/934/TI, 2009/935/TI, 2009/936/TI un 2009/968/TI (OV L 135, 24.5.2016., 53. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj>).

⁽²⁵⁾ Komisijas Lēmums 2005/293/EK (2005. gada 1. aprīlis), ar ko nosaka sīkus noteikumus otrreizējās izmantošanas/reģenerācijas un otrreizējās izmantošanas/pārstrādes mērķu uzraudzībai atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 94, 13.4.2005., 30. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj>).

- (101) Dalībvalstu kompetentajām iestādēm ir nozīmīga loma, verificējot atbilstību šajā regulā noteiktajiem pienākumiem attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apsaimniekošanu; tostarp minētās iestādes var labāk noteikt transportlīdzekļu atrašanās vietu un apkarot nolietotu transportlīdzekļi nelegālu apstrādi. Tādējādi dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka atkritumu apsaimniekošanas operatori un citi attiecīgie ekonomikas dalībnieki sniedz kompetentajām iestādēm datus, kas tām ļauj labāk pārraudzīt, kā tiek īstenoti noteikumi par nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apsaimniekošanu.
- (102) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās īstenošanas pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽²⁶⁾.
- (103) Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus ar mērķi pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šo regulu, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁽²⁷⁾. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minētajiem ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (104) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1020 ⁽²⁸⁾ II pielikums, kurā uzskaitīti Savienības saskaņošanas tiesību akti bez noteikumiem par sodiem, būtu jāgroza, lai no minētā saraksta svītrotu Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK, jo pašreizējā regulā ir jāiekļauj noteikumi par sodiem.
- (105) Ir jānodrošina, ka ar tipa apstiprinājumu saistīto šīs regulas noteikumu un prasību izpilde tiek verificēta ES tipa apstiprināšanas procesa laikā. Tāpēc Regula (ES) 2018/858 būtu attiecīgi jāgroza.
- (106) Zuduši transportlīdzekļi ir atzīti par vienu no lielākajām problēmām Direktīvas 2000/53/EK īstenošanā. Tas, ka nav efektīvas sistēmas, kas ļauj reāllaikā apmainīties starp dalībvalstīm ar informāciju par transportlīdzekļu reģistrācijas statusu, traucē izsekojamībai un ir noteikts par iemeslu zudušo transportlīdzekļu lielajam skaitam Savienībā. Lai šo problēmu risinātu, Komisijai ir ierosinājusi pārskatīt Padomes Direktīvu 1999/37/EK ⁽²⁹⁾ par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem. Minētajai pārskatītajai redakcijai būtu jāprasa, lai dalībvalstis attiecībā uz to teritorijā reģistrētiem transportlīdzekļiem elektroniski reģistrētu datus, kas ļauj pienācīgi dokumentēt transportlīdzekļa reģistrācijas atcelšanas iemeslus, jo īpaši tad, ja transportlīdzeklis ir apstrādāts kā nolietots transportlīdzeklis pilnvarotā apstrādes punktā, atkārtoti reģistrēts citā dalībvalstī, eksportēts uz trešo valsti ārpus Savienības vai nozagts. Turklāt, lai novērstu īslaicīgi no uzskaites noņemtu transportlīdzekļu nelegālu izjaukšanu vai eksportu, būtu jānosaka transportlīdzekļu īpašniekiem pienākums nekavējoties ziņot par visām izmaiņām īpašumtiesībās uz transportlīdzekli valsts transportlīdzekļu reģistrācijas iestādei. Minētie grozījumi papildina esošās prasības dalībvalstīm elektroniski reģistrēt datus par visiem to teritorijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem un ir balstīti uz šīm prasībām.

⁽²⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁽²⁷⁾ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

⁽²⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1020 (2019. gada 20. jūnijs) par tirgus uzraudzību un produktu atbilstību un ar ko groza Direktīvu 2004/42/EK un Regulas (EK) Nr. 765/2008 un (ES) Nr. 305/2011 (OV L 169, 25.6.2019., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj>).

⁽²⁹⁾ Padomes Direktīva 1999/37/EK (1999. gada 29. aprīlis) par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem (OV L 138, 1.6.1999., 57. lpp. ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).

- (107) Ievērojot vajadzību nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un lai ņemtu vērā zinātnes progresu, Komisijai būtu jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par šīs regulas piemērošanu un tās ietekmi uz vienotā tirgus darbību un vidi. Komisijai savā ziņojumā cita starpā būtu jāiekļauj izvērtējums par noteikumiem, kas attiecas uz jaunu transportlīdzekļu konstrukciju, tostarp mērķrādītājiem atkalizmantošanai, reciklējamībai un atgūstamībai, uz nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, ieskaitot reciklēšanas mērķrādītājus, un uz sodiem, kā arī novērtējums par vajadzību un iespējamību vēl vairāk paplašināt to noteikumu darbības jomu, kurus piemēro L kategorijas transportlīdzekļiem, lielas noslodzes transportlīdzekļiem, transportlīdzekļiem, kuru tips ir apstiprināts vairākpasmu tipa apstiprināšanas procedūrā, un dzīvojamajiem autofurģoniem, tostarp dzīvojamām piekabēm, kas ir šīs regulas darbības jomā. Minētajam izvērtējumam būtu jāpievēršas ne tikai aspektiem, kas saistīti ar nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, bet arī konstrukcijas prasību noteikšanas nozīmei un pievienotajai vērtībai, un būtu jāizvērtē tas, cik lielā mērā zudušo transportlīdzekļu problēma ir atrisināta, tostarp jāveic aplēses par zudušo transportlīdzekļu skaitu un ar lietoto transportlīdzekļu eksportu saistīto pasākumu ietekmi, un nepieciešamība noteikt papildu pasākumus, ar kuriem risina transportlīdzekļu izsekojamības problēmu. Minētajā sakarā minētajā izvērtējumā būtu jāpārskata valstu transportlīdzekļu reģistrācijas sistēmu efektivitāte, sadarbība un uzticamība un to pārrobežu informācijas apmaiņa, kā arī tas, kā tās nodrošina transportlīdzekļu precīzu identifikāciju, statusa noteikšanu un izsekošanu to aprites ciklā. Komisijai būtu arī jāpārskata tehnoloģiskā attīstība un vides sniegums saistībā ar biobāzētas plastmasas saturu transportlīdzekļos un tādiem elastomēriem jaunus transportlīdzekļos, kas iegūti pēc riepu pārstrādes, un tā varētu iesniegt likumdevīgā akta priekšlikumu, lai vajadzības gadījumā noteiktu attiecīgus mērķrādītājus. Attiecībā uz riepu pārstrādē iegūtiem elastomēriem prioritāte būtu jānosaka novērtējumam par to, cik lielā mērā tos var integrēt esošajos mērķrādītājos par reciklētas plastmasas saturu.
- (108) Komisijas ziņojumam būtu arī jāiekļauj izvērtējums par pasākumiem, kas saistīti ar informācijas sniegšanu par transportlīdzekļos sastopamajām bažas raisošajām vielām un par to, vai ir jāuzlabo šādu vielu izsekojamība. Tam būtu arī jāizvērtē, vai ir jāievieš pasākumi attiecībā uz vielām, kas var ietekmēt transportlīdzekļu apstrādi, kad tie sasniedz kalpošanas laika beigu posmu, lai apstrādi ciešāk pielāgotu Regulai (ES) 2024/1781.
- (109) Komisijai, pamatojoties uz ražotāju deklarācijām, būtu arī jāizvērtē, vai ražotāji ir uz pareizā ceļa, lai sasniegtu reciklētas plastmasas mērķrādītājus. Novērtējumam jo īpaši būtu jāizvērtē piemērotu plastmasas reciklēšanas tehnoloģiju pieejamība, reciklētas plastmasas pietiekama pieejamība, reciklētas plastmasas kvalitātes līmenis salīdzinājumā ar nepieciešamo drošuma līmeni un tehniskās un ekonomiskās grūtības mērķa sasniegšanai. Attiecīgā gadījumā novērtējumam būtu jāpievieno Komisijas likumdevīgā akta priekšlikums par attiecīgo šīs regulas noteikumu grozīšanu.
- (110) Ir jāparedz pietiekams laiks, lai ekonomikas dalībnieki varētu izpildīt pienākumus, kas paredzēti šajā regulā, un dalībvalstis varētu izveidot administratīvo infrastruktūru, kas vajadzīga tās piemērošanai. Tāpēc šīs regulas piemērošana būtu jāatliek.
- (111) Lai dalībvalstis varētu veikt nepieciešamos administratīvos pasākumus attiecībā uz savākšanas sistēmu izveidi, vienlaikus saglabājot nepārtrauktību ekonomikas dalībniekiem un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, Direktīvas 2000/53/EK atcelšana būtu jāatliek.
- (112) Šī regula nemaina noteikumus par ierobežojumiem svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanai transportlīdzekļos, kuri noteikti saskaņā ar Direktīvu 2000/53/EK, vai izņēmumus no minētajiem ierobežojumiem. Tomēr tā satur skaidrākus noteikumus par to, kā tipa apstiprināšanas procesā verificē šo ierobežojumu, kā arī citu aprites prasību ievērošanu. Lai nodrošinātu, ka ražotājiem ir pietiekams laiks minēto noteikumu izpildei, to piemērošana būtu jāatliek. Tāpēc Direktīvas 2000/53/EK noteikumiem par ierobežojumiem svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanai būtu jāpaliek spēkā, līdz šīs regulas noteikumi kļūst piemērojami, lai nodrošinātu nepārtrauktību un garantētu, ka Savienības tirgū laistie transportlīdzekļi nesatur šādas vielas gadījumos, kas nav noteikti minētajā direktīvā.

- (113) Šī regula arī nosaka skaidrākus noteikumus par paplašinātu ražotāja atbildību nekā tos noteikumus, kas paredzēti Direktīvā 2000/53/EK. Tā kā šādu shēmu izveidei un nepieciešamo valstu noteikumu ieviešanai par ražotāju un ražotāju atbildības organizāciju pilnvarošānu ir vajadzīgs noteikts laiks, minēto noteikumu piemērošana būtu jāatliek. Atbilstošajiem Direktīvas 2000/53/EK noteikumiem būtu jāpaliek spēkā, līdz šīs regulas noteikumi kļūst piemērojami, lai nodrošinātu nepārtrauktību attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanas izmaksu finansēšanu, ko veic ražotāji.
- (114) Šī regula ietver jaunas prasības par nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, jo īpaši par daļu un sastāvdaļu demontāžu, lai veicinātu to atkalizmantošanu, pārražošanu vai pārjaunošanu, kā arī paaugstinātu reciklēšanas procesu kvalitāti. Atkritumu apsaimniekošanas operatoriem ir vajadzīgs laiks, lai pielāgotos minētajām prasībām, un tāpēc to piemērošana būtu jāatliek. Atbilstošajiem Direktīvas 2000/53/EK noteikumiem būtu jāpaliek spēkā, līdz šīs regulas prasības kļūst piemērojamas, lai nodrošinātu nepārtrauktību attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu apstrādi.
- (115) Lai nodrošinātu nepārtrauktību, pienākumiem saskaņā ar Direktīvu 2000/53/EK par ziņošanu un saistītajiem pienākumiem par datu nosūtīšanu Komisijai būtu jāpaliek spēkā līdz Komisija saskaņā ar šo regulu pieņem jaunos aprēķināšanas noteikumus un ziņošanas formātus.
- (116) Visu noteikumu, kas attiecas uz L kategorijas transportlīdzekļiem un M₂, M₃, N₂, N₃ un O kategorijas transportlīdzekļiem, piemērošana būtu jāatliek, lai atvēlētu ekonomikas dalībniekiem pietiekamu laiku jauno prasību izpildei. Tas ir īpaši svarīgi attiecībā uz atļaujām pilnvarotiem apstrādes punktiem, kuri spēj veikt šādu transportlīdzekļu atsārņošanu un turpmāku apstrādi.
- (117) Skaidrības, racionalitātes un vienkāršošanas interesēs, tā kā visi noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību ir ietverti šajā regulā, Direktīvas 2005/64/EK atcelšana būtu jāatliek. Šis laiks ir pietiekams, lai ražotāji nodrošinātu, ka to konstruētie un ražotie transportlīdzekļu tipi atbilst aprites prasībām, un lai tipa apstiprinātājas iestādes īstenotu jaunos noteikumus.
- (118) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, veicināt vienotā tirgus darbību, novērst un mazināt nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas nelabvēlīgo ietekmi un nodrošināt vides un cilvēku veselības augstu aizsardzības līmeni, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet minētos mērķus vajadzīgās harmonizācijas dēļ var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

- (119) Apvienotā Karaliste 2020. gada 1. februārī izstājās no Eiropas Savienības. Starp Eiropas Savienību un Eiropas Atomenerģijas kopien, no vienas puses, un Apvienoto Karalisti, no otras puses, tika noslēgts Izstāšanās līgums⁽³⁰⁾. Tas tika apstiprināts ar Padomes Lēmumu (ES) 2020/135⁽³¹⁾, un tas stājās spēkā 2020. gada 1. februārī. Izstāšanās līgumā tika paredzēts pārejas periods, kas beidzās 2020. gada 31. decembrī. Pārejas periodam beidzoties, Savienības tiesības Apvienotajai Karalistei pārstāja būt piemērojamas, bet tai kļuva piemērojams Protokols par Īriju/Ziemeļīriju⁽³²⁾ ("Vindzoras regulējums"), kas ir Izstāšanās līguma neatņemama sastāvdaļa. Saskaņā ar Vindzoras regulējuma 5. panta 4. punktu un Vindzoras regulējuma 2. pielikuma 9. punktu Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju piemēro Direktīvu 2005/64/EK, kā arī Savienības tiesību aktus, ar kuriem īsteno, groza vai aizstāj minēto direktīvu. Šī regula aizstāj Direktīvu 2005/64/EK un tādēļ tā ir piemērojama Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju. Tāpēc, ņemot vērā Vindzoras regulējuma darbības jomu, ir lietderīgi noteikt, ka daži šīs regulas noteikumi nebūtu jāpiemēro Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

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

2. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro:

- M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem un noliegtiem transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā un b) apakšpunkta i) punktā;
- no 2029. gada 1. septembra – M_1 un N_1 kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem un noliegtiem speciālajiem transportlīdzekļiem, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 31) punktā;
- no 2031. gada 1. septembra – M_2 , M_3 , N_2 , N_3 un O kategorijas transportlīdzekļiem un noliegtiem transportlīdzekļiem, kā minēts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punktā;
- no 2031. gada 1. septembra – M_2 , M_3 , N_2 , N_3 un O kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem un noliegtiem speciālajiem transportlīdzekļiem, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 31) punktā;
- no 2031. gada 1. septembra – L kategorijas transportlīdzekļiem un noliegtiem transportlīdzekļiem, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013⁽³³⁾ 4. panta 2. punktā.

⁽³⁰⁾ Līgums par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas (OV L 29, 31.1.2020., 7. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

⁽³¹⁾ Padomes Lēmums (ES) 2020/135 (2020. gada 30. janvāris) par to, lai noslēgtu Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas (OV L 29, 31.1.2020., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj>).

⁽³²⁾ Savienības un Apvienotās Karalistes Kopīgā deklarācija Apvienotajā komitejā, kura izveidota ar Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas, Nr. 1/2023 (2023. gada 24. marts) (OV L 102, 17.4.2023., 87. lpp.).

⁽³³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

2. Neatkarīgi no 1. punkta šo regulu nepiemēro:
- a) mazās sērijās ražotiem transportlīdzekļiem, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 30) punktā;
 - b) L kategorijas mazās sērijās ražotiem transportlīdzekļiem, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 42. pantā;
 - c) transportlīdzekļiem, kas konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti vienīgi bruņoto spēku vajadzībām, kā minēts Regulas (ES) 2018/858 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā;
 - d) transportlīdzekļiem, kas konstruēti un izgatavoti bruņoto spēku, civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu, sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēku un neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu vajadzībām, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 2. panta 2. punkta e) apakšpunktā;
 - e) vēsturiskiem spēkratiem, kā definēts Direktīvas 2014/45/ES 3. panta 7. punktā, tostarp to identificējamām daļām un sastāvdaļām, kas ir vajadzīgas to uzturēšanas darbībām un nepieciešamas to vēsturiskā statusa saglabāšanai laikposmā, kurā šos transportlīdzekļus uzskata par vēsturiskiem spēkratiem;
 - f) īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļiem laikposmā, kurā kompetentās iestādes šos transportlīdzekļus par tādiem ir oficiāli atzinušas, un saskaņā ar šīs regulas II pielikuma noteikto procedūru;
 - g) dzīvojamām piekabēm, kā minēts Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma 5.6. punktā;
 - h) M_2 , M_3 , N_2 , N_3 un O kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 31) punktā un ko ražo maza apjoma ražotāji;
 - i) velosipēdiem, kurus paredzēts darbināt ar pedāļiem un kas ir $L1_e$ -A kategorijas transportlīdzekļi, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 I pielikuma 9. kritērijā, vai kas ir $L1_e$ -B kategorijas transportlīdzekļi, kā minēts Komisijas Deleģētās regulas (ES) Nr. 3/2014 ⁽³⁴⁾ XIX pielikuma 1.1.2. punktā.
3. Neskarot 1. punkta c) apakšpunktu, uz M_2 , M_3 , N_2 , N_3 un O kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem neattiecas šādi noteikumi:

- a) 4. pants par transportlīdzekļu atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību;
- b) 5. pants par prasībām attiecībā uz vielām transportlīdzekļos;
- c) 6. pants par transportlīdzekļu minimālo reciklēto saturu;
- d) 8. pants par vispārīgiem pienākumiem;
- e) 9. pants par aprites stratēģiju;

⁽³⁴⁾ Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 3/2014 (2013. gada 24. oktobris), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 168/2013 attiecībā uz transportlīdzekļu funkcionālā drošuma prasībām divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanai (OV L 7, 10.1.2014., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

- f) 10. pants par deklarāciju attiecībā uz reciklēto saturu transportlīdzekļos;
 - g) 12. pants par transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšanu;
 - h) 13. pants par transportlīdzekļa aprites digitālo pasi;
 - i) 21. pants par maksu modulāciju;
 - j) 22. pants par izmaksu sadales mehānismu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī;
 - k) 33. pants par atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītājiem;
 - l) 35. panta 2. punkts par nolietotu transportlīdzekļu sūtījumiem.
4. Neskarot 1. punkta e) apakšpunktu, uz L kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem neattiecas šādi noteikumi:
- a) 4. pants par transportlīdzekļu atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību;
 - b) 5. pants par prasībām attiecībā uz vielām transportlīdzekļos;
 - c) 6. pants par transportlīdzekļu minimālo reciklēto saturu;
 - d) 9. pants par aprites stratēģiju;
 - e) 10. pants par deklarāciju attiecībā uz reciklēto saturu transportlīdzekļos;
 - f) 13. pants par transportlīdzekļa aprites digitālo pasi;
 - g) 21. pants par maksu modulāciju;
 - h) 22. pants par izmaksu sadales mehānismu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī;
 - i) 33. pants par atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītājiem;
 - j) 35. panta 2. punkts par nolietotu transportlīdzekļu sūtījumiem;
 - k) 38. pants par kompetento iestādi lietotu transportlīdzekļu eksportam uz trešām valstīm;
 - l) 39. pants par kontrolēm un prasībām attiecībā uz lietotu transportlīdzekļu eksportu;
 - m) 40. pants par informācijas par transportlīdzekļa statusu automatizētu verifikāciju;
 - n) 41. pants par riska pārvaldību un muitas kontroli;
 - o) 42. pants par apturēšanu;

- p) 43. pants par izlaišanu eksportam;
- q) 44. pants par atteikumu izlaist eksportam;
- r) 45. pants par iestāžu sadarbību un informācijas apmaiņu;
- s) 46. pants par elektroniskajām sistēmām.

5. Neskarot 1. punkta b un d) apakšpunktu, uz speciālajiem transportlīdzekļiem vai noliektiem speciālajiem transportlīdzekļiem neattiecas šādi noteikumi:

- a) 4. pants par transportlīdzekļu atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību;
- b) 6. pants par transportlīdzekļu minimālo reciklēto saturu;
- c) 7. pants par tādu konstrukciju, lai varētu no transportlīdzekļiem demontēt konkrētas daļas un sastāvdaļas un tās nomainīt;
- d) 8. pants par vispārīgiem pienākumiem;
- e) 9. pants par aprites stratēģiju;
- f) 10. pants par deklarāciju attiecībā uz reciklēto saturu transportlīdzekļos;
- g) 11. pants par informāciju par transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu demontāžu un nomaiņu;
- h) 12. pants par transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšanu;
- i) 13. pants par transportlīdzekļa aprites digitālo pasi;
- j) 14. pants par kompetento iestādi noliektu transportlīdzekļu apsaimniekošanai;
- k) 15. pants par pilnvarotajiem apstrādes punktiem;
- l) 17. pants par ražotāju atbildības organizācijām;
- m) 18. pants par pilnvarojumu īstenot paplašināto ražotāja atbildību;
- n) 19. pants par reģistrāciju;
- o) 21. pants par maksu modulāciju;
- p) 22. pants par izmaksu sadales mehānismu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas kļūst par noliektiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī;
- q) 33. pants par atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītājiem;
- r) 35. panta 2. punkts par noliektu transportlīdzekļu sūtījumiem;
- s) 36. pants par lietotu transportlīdzekļu īpašumtiesību nodošanu Savienībā;
- t) 37. pants par transportlīdzekļa statusu;

- u) 38. pants par kompetento iestādi lietotu transportlīdzekļu eksportam uz trešām valstīm;
- v) 39. pants par kontrolēm un prasībām attiecībā uz lietotu transportlīdzekļu eksportu;
- w) 40. pants par informācijas par transportlīdzekļa statusu automatizētu verifikāciju;
- x) 41. pants par riska pārvaldību un muitas kontroli;
- y) 42. pants par apturēšanu;
- z) 43. pants par izlaišanu eksportam;
- aa) 44. pants par atteikumu izlaist eksportam;
- ab) 45. pants par iestāžu sadarbību un informācijas apmaiņu;
- ac) 46. pants par elektroniskajām sistēmām.

6. Neskarot 1. punktu, piemēro šādus noteikumus:

- a) 4. līdz 13. pantu nepiemēro tāda transportlīdzekļa daļām, kura tips ir apstiprināts M₂, M₃, N₂, N₃ vai O kategorijas vairākosmu tipa apstiprināšanas procedūrā, izņemot bāzes transportlīdzekli; citus šīs regulas noteikumus piemēro tiktāl, ciktāl tie attiecas uz attiecīgā transportlīdzekļa kategoriju;
- b) 5. pantu nepiemēro M₂, M₃, N₂, N₃ vai O kategoriju speciālajiem transportlīdzekļiem;
- c) 7. un 11. pantu piemēro L kategorijas transportlīdzekļiem tikai attiecībā uz VIII pielikuma C daļas 1., 2., 3., 4., 5., 7., 10. un 11. ierakstu;
- d) 7. pantu piemēro M₂, M₃, N₂, N₃ un O kategoriju transportlīdzekļiem tikai attiecībā uz VIII pielikuma C daļas 1., 3., 4. un 5. ierakstu;
- e) 8. pantu piemēro L kategorijas transportlīdzekļiem tikai attiecībā uz tiem pienākumiem, kas piemērojami šādiem transportlīdzekļiem;
- f) 16. panta b) punktu nepiemēro L kategorijas transportlīdzekļiem un M₂, M₃, N₂, N₃ vai O kategorijas transportlīdzekļiem un M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃, vai O kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem;
- g) dalībvalstis var atbrīvot L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļus no 23. panta 6. punktā un 25., 36. un 37. pantā noteiktajiem pienākumiem;
- h) L kategorijas transportlīdzekļiem un M₂, M₃, N₂, N₃ un O kategorijas transportlīdzekļiem un M₂, M₃, N₂, N₃ un O kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem 29. pantu piemēro tikai attiecībā uz VIII pielikuma C daļas 1., 2., 3., 4., 5., 7., 10. un 11. ierakstu;
- i) L kategorijas transportlīdzekļiem un M₂, M₃, N₂, N₃, un O kategorijas transportlīdzekļiem 47. līdz 50. pantu piemēro tikai attiecībā uz ziņošanas un izpildes pienākumiem, kas piemērojami šādām transportlīdzekļu kategorijām;

3. pants
Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “transportlīdzeklis” ir jebkurš transportlīdzeklis, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 15) punktā vai uzskaitīts Regulas (ES) Nr. 168/2013 4. panta 2. punktā;
- 2) “nolietots transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kas ir atkritumi, kā definēts Direktīvas 2008/98/EK 3. panta 1. punktā, vai kas ir atkritumi saskaņā ar šīs Regulas I pielikumu;
- 3) “transportlīdzekļa tips” ir transportlīdzekļa tips, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 32) punktā, vai transportlīdzekļa tips, kā definēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 3. panta 73) punktā;
- 4) “atkalizmantošana” ir jebkura darbība, kuras rezultātā nolietotu transportlīdzekļu daļas vai sastāvdaļas tiek atkārtoti izmantotas tam pašam mērķim, kam tās bijušas sākotnēji paredzētas;
- 5) “atkalizmantojamība” ir iespējamība atkārtoti izmantot daļas vai sastāvdaļas, kas iegūtas no nolietota transportlīdzekļa;
- 6) “reciklējamība” ir iespējamība reciklēt daļas, sastāvdaļas vai materiālus, kas iegūti no nolietota transportlīdzekļa;
- 7) “atgūstamība” ir iespējamība atgūt daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas iegūti no nolietota transportlīdzekļa;
- 8) “piegādātājs” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas piegādā daļas, sastāvdaļas vai materiālus ražotājam, kurš tos izmanto transportlīdzekļu ražošanai;
- 9) “plastmasa” ir polimērs Regulas (EK) Nr. 1907/2006 3. panta 5) punkta nozīmē, kuram var būt pievienotas piedevas vai citas vielas un kurš spēj funkcionēt kā gatavo izstrādājumu galvenā strukturālā sastāvdaļa, izņemot ķīmiski nemodificētus dabiskos polimērus;
- 10) “kritiski svarīgas izejvielas” ir kritiski svarīgas izejvielas Regulas (ES) 2024/1252 4. panta 1. punkta nozīmē;
- 11) “pirmspatēriņa atkritumi” ir materiāli, kas novirzīti no atkritumu plūsmas ražošanas procesā, izņemot materiālu atkalizmantošanu, piemēram, pārstrādātus vai atkārtoti sasmalcinātus materiālus vai metāllūžņus, kas rodas procesā un ko var pārgūt tajā pašā procesā, kurā tie radušies;
- 12) “pēcpatēriņa atkritumi” ir atkritumi, kas rodas no ražojumiem, kuri ir laisti tirgū vai piegādāti izplatīšanai, patēriņam vai izmantošanai trešā valstī komercdarbības ietvaros par samaksu vai bez maksas;
- 13) “demon tāža” ir manuālas, mehāniskas, ķīmiskas, termiskas vai metalurģiskas darbības, kuru rezultātā attiecīgās daļas, sastāvdaļas vai materiāli no nolietotiem transportlīdzekļiem ir identificējami kā atsevišķa izlaides plūsma vai izlaides plūsmas daļa;

- 14) "e-piedziņas elektromotors" ir elektromotors, kas pārveido elektrisko ieejas jaudu mehāniskā izejas jaudā, lai nodrošinātu transportlīdzekļa virzi;
- 15) "elektrotransportlīdzekļa baterija" ir elektrotransportlīdzekļa baterija, kā definēts Regulas (ES) 2023/1542 3. panta 1. punkta 14) apakšpunktā;
- 16) "pilnvarots apstrādes punkts" ir jebkura struktūra vai uzņēmums, kam saskaņā ar Direktīvu 2008/98/EK un šo regulu ir atļauts veikt nolietotu transportlīdzekļu, tostarp to daļu un sastāvdaļu, savākšanas, uzglabāšanas un apstrādes darbības;
- 17) "sasmalcināšana" ir darbība, ko veic, lai nolietotus transportlīdzekļus sadalītu daļās vai fragmentos;
- 18) "apstrāde" ir jebkura darbība, kas notiek pēc tam, kad nolietots transportlīdzeklis nodots apstrādes punktā atsārņošanai, izjaukšanai, sablīvēšanai, sagriešanai, sasmalcināšanai, atgūšanai vai sasmalcināto atkritumu sagatavošanai pirms likvidēšanas, un jebkura cita darbība, ko veic nolietotu transportlīdzekļu un to daļu, sastāvdaļu un materiālu atgūšanai vai apglabāšanai;
- 19) "remonta un uzturēšanas operators" ir fiziska vai juridiska persona, kas veic profesionālu darbību, kura ir tieši vai netieši saistīta ar transportlīdzekļu remontu un uzturēšanu, tostarp remonta aprīkojuma, instrumentu vai rezerves daļu remontētāji, ražotāji vai izplatītāji, kā arī tehniskās informācijas izdevēji, automobiļu klubi, operatori, kas sniedz palīdzību uz ceļiem, operatori, kas piedāvā pārbaudes un testēšanas pakalpojumus, operatori, kas piedāvā apmācību alternatīvās degvielas transportlīdzekļu aprīkojuma uzstādītājiem, kā arī ražotājiem un remontētājiem;
- 20) "darīt pieejamu tirgū" nozīmē komercdarbības gaitā par samaksu vai bez maksas piegādāt transportlīdzekli izplatīšanai vai izmantošanai tirgū;
- 21) "laist tirgū" nozīmē transportlīdzekli pirmo reizi darīt pieejamu Savienības tirgū;
- 22) "atkritumu apsaimniekošanas operators" ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas profesionāli nodarbojas ar nolietotu transportlīdzekļu, tostarp to daļu un sastāvdaļu, savākšanu vai apstrādi;
- 23) "ražotājs" ir jebkurš izgatavotājs, importētājs vai izplatītājs, kurš neatkarīgi no izmantotās pārdošanas metodes, tostarp ar distances līgumiem, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2011/83/ES⁽³⁵⁾ 2. panta 7. punktā, savas profesionālās darbības ietvaros pirmo reizi dara pieejamu transportlīdzekli izplatīšanai vai izmantošanai dalībvalsts teritorijā;
- 24) "ražotāju atbildības organizācija" ir juridiska persona, kas vairāku ražotāju vārdā vai nu finansiāli, vai finansiāli un operacionāli organizē paplašinātās ražotāja atbildības saistību izpildi;
- 25) "pilnvarotais par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis" ir fiziska vai juridiska persona, kas ir iedibināta dalībvalstī, kurā ražotājs transportlīdzekļus pirmo reizi dara pieejamus tirgū un kura nav dalībvalsts vai trešā valsts, kurā ražotājs ir iedibināts, un ko ražotājs saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 5. punkta trešo daļu ieceļ minētā ražotāja pienākumu izpildei saskaņā ar šīs regulas IV nodaļu;

⁽³⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2011/83/ES (2011. gada 25. oktobris) par patērētāju tiesībām un ar ko groza Padomes Direktīvu 93/13/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/44/EK un atceļ Padomes Direktīvu 85/577/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 97/7/EK (OV L 304, 22.11.2011., 64. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

- 26) "pilnvarotais par pārrobežu mehānismu atbildīgais pārstāvis" ir fiziska vai juridiska persona, kas ir iedibināta dalībvalstī un kuru ražotājs ir izraudzījies saskaņā ar 22. pantu;
- 27) "otrrreizējās izejvielas" ir materiāli, kas var aizstāt pirmreizējās izejvielas un ir iegūti reciklēšanas procesos;
- 28) "transportlīdzekļa īpašnieks" ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kam ir īpašumtiesības uz transportlīdzekli vai kura ir reģistrācijas apliecības turētājs, vai, ja ne transportlīdzekļa īpašumtiesību turētāju, ne transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētāju nav iespējams identificēt – transportlīdzekļa turētājs;
- 29) "pēc-smalcināšanas tehnoloģija" ir paņēmieni un tehnoloģijas, ko izmanto, lai apstrādātu no nolietotiem transportlīdzekļiem iegūtus materiālus pēc to sasmalcināšanas to turpmākai atgūšanai saskaņā ar VIII pielikuma G daļas 2. punktu;
- 30) "pārražošana" ir profesionālas darbības, kurās, lai atgrieztos jauna ražojuma stāvoklī, ražo jaunu daļu vai sastāvdaļu no daļām un sastāvdaļām, kas ir demontētas no transportlīdzekļiem vai nolietotiem transportlīdzekļiem, un kurās tiek veikta vismaz viena izmaiņa, kas daļas vai sastāvdaļas drošumu, kalpošanas laiku, veiktspēju, mērķi vai veidu ietekmē procesā, kas atbilst konkrētām tehniskajām specifikācijām, tostarp inženiertehniskajiem, kvalitātes un testēšanas standartiem;
- 31) "pārjaunošana" ir darbības, ko veic, lai sagatavotu, attīrītu, testētu, apkoptu un, ja nepieciešams, remontētu daļu vai sastāvdaļu, kura demontēta no transportlīdzekļiem vai nolietotiem transportlīdzekļiem, lai atjaunotu tās veiktspēju vai funkcijas atbilstoši paredzētajam lietojumam un veiktspējas diapazonam, kas sākotnēji bija paredzēts konstruēšanas posmā daļas vai sastāvdaļas laišanas tirgū laikā;
- 32) "neinerti atkritumi" ir atkritumi, kas neatbilst "inertu atkritumu" definīcijai, kura noteikta Padomes Direktīvas 1999/31/EK ⁽³⁶⁾ 2. panta e) punktā;
- 33) "lietots transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kas ir reģistrēts kādā dalībvalstī vai trešā valstī un nav nolietots transportlīdzeklis;
- 34) "eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis" ir lietots transportlīdzeklis, kam piemērojama muitas procedūra, kura noteikta Regulas (ES) Nr. 952/2013 269. pantā;
- 35) "ekonomikas dalībnieks" ir ražotājs, savācējs, transportlīdzekļu apdrošināšanas sabiedrība, piegādātājs, remonta un uzturēšanas operators, atkritumu apsaimniekošanas operators, tostarp demontētājs vai reciklētājs, un jebkurš cits operators, kas iesaistīts transportlīdzekļu konstruēšanā, lietotu transportlīdzekļu tirdzniecībā vai nolietotu transportlīdzekļu izjaukšanā, atkalizmantošanā vai apsaimniekošanā, kā arī no transportlīdzekļiem iegūtu daļu, sastāvdaļu un materiālu pārražošanā un pārjaunošanā;
- 36) "braukšanas kārtībā esošs transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kas ir braukšanas kārtībā saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES;
- 37) "modernizācijas operators" ir juridiska persona, kas izgatavo elektroenerģijas pārveidošanas komplektu vai veic iekšdedzes motora transportlīdzekļu pārveidošanu par baterijas elektrotansportlīdzekļiem vai degvielas elementa transportlīdzekļiem;
- 38) "savākšanas punkts" ir ekonomikas dalībnieks, kas nav pilnvarotais apstrādes punkts un kas uz laiku uzglabā nolietotus transportlīdzekļus un savāktos nolietotus transportlīdzekļus sagatavo nodošanai pilnvarotajiem apstrādes punktiem apstrādes veikšanai;

⁽³⁶⁾ Padomes Direktīva 1999/31/EK (1999. gada 26. aprīlis) par atkritumu poligoniem (OV L 182, 16.7.1999., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj>).

- 39) "atkritumi", "atkritumēļas", "atkritumu valdītājs", "atkritumu apsaimniekošana", "savākšana", "atkritumu rašanās novēršana", "reģenerācija", "reciklēšana", "aizbēršana", "apglabāšana" un "ražotāja paplašinātas atbildības shēma" ir atkritumi, atkritumēļas, atkritumu valdītājs, atkritumu apsaimniekošana, savākšana, atkritumu rašanās novēršana, reģenerācija, reciklēšana, aizbēršana, apglabāšana un ražotāja paplašinātas atbildības shēma, kā definēts attiecīgi Direktīvas 2008/98/EK 3. panta 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17.a), 19) un 21) punktā;
- 40) izņemot attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļiem – "tipa apstiprināšana", "vairākposmu tipa apstiprināšana", "sastāvdaļa", "daļas", "rezerves daļas", "bāzes transportlīdzeklis", "mazās sērijās ražots transportlīdzeklis", "speciālais transportlīdzeklis", "tirgus uzraudzības iestāde", "apstiprinātāja iestāde", "ražotājs", "importētājs" un "izplatītājs" ir tipa apstiprināšana, vairākposmu tipa apstiprināšana, sastāvdaļa, "daļas", "rezerves daļas", "bāzes transportlīdzeklis", "mazās sērijās ražots transportlīdzeklis", "speciālais transportlīdzeklis", "tirgus uzraudzības iestāde", "apstiprinātāja iestāde", "ražotājs", "importētājs" un "izplatītājs", kā definēts attiecīgi Regulas (ES) 2018/858 3. panta 1), 8), 19), 21), 23), 24), 30), 31), 35), 36), 40), 42) un 43) punktā;
- 41) attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļiem – "tipa apstiprinājums", "bāzes transportlīdzeklis", "sastāvdaļa", "daļas", "rezerves daļas", "ražotājs", "importētājs", "izplatītājs", "apstiprinātāja iestāde" un "tirgus uzraudzības iestāde" ir tipa apstiprinājums, "bāzes transportlīdzeklis", sastāvdaļa, detaļas, rezerves detaļas, izgatavotājs, importētājs, izplatītājs, apstiprinātāja iestāde, tirgus uzraudzības iestāde, kā definēts attiecīgi Regulas (ES) Nr. 168/2013 3. panta 1), 11), 16), 18), 21), 47), 49), 50), 56) un 57) punktā, un "mazās sērijās ražots transportlīdzeklis" ir "mazās sērijās ražots transportlīdzeklis", kā paredzēts minētās regulas 42. pantā;
- 42) "reģistrācija", "reģistrācijas apliecība", "reģistrācijas apliecības turētājs", "apturēšana" un "reģistrācijas atcelšana", ir reģistrācija, reģistrācijas apliecība, reģistrācijas apliecības turētājs, "apturēšana" un reģistrācijas atcelšana, kā definēts attiecīgi Direktīvas 1999/37/EK 2. panta b), c), d), e) un f) punktā;
- 43) "vēsturisks spēkrats", "tehniskā apskate" un "tehniskās apskates sertifikāts" ir vēsturisks spēkrats, tehniskā apskate un tehniskās apskates sertifikāts, kā definēts attiecīgi Direktīvas 2014/45/ES 3. panta 7), 9) un 12) punktā;
- 44) "bažas raisošā viela" un "datu nesējs" ir "viela, kas rada bažas" un datu nesējs, kā definēts attiecīgi Regulas (ES) 2024/1781 2. panta 27) un 29) punktā;
- 45) "muitas dienesti" ir muitas dienesti, kā definēts Regulas (ES) Nr. 952/2013 5. panta 1) punktā;
- 46) "tiešsaistes platforma" ir tiešsaistes platforma, kā definēts Regulas (ES) 2022/2065 3. panta i) punktā;
- 47) "maza apjoma ražotājs" ir maza apjoma ražotājs, kā definēts Regulas (ES) 2024/1257 3. panta 48) punktā;
- 48) "vieglo pārvietošanās līdzekļu baterija" jeb "LMT baterija" ir attiecīgi vieglo pārvietošanās līdzekļu baterija jeb LMT baterija, kā definēts Regulas (ES) 2023/1542 3. panta 11) punktā;
- 49) "iepakošanas atkritumi" ir iepakojuma atkritumi, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2025/40⁽³⁷⁾ 3. panta 25) punktā;

⁽³⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2025/40 (2024. gada 19. decembris) par iepakojumu un iepakojuma atkritumiem, ar ko groza Regulu (ES) 2019/1020 un Direktīvu (ES) 2019/904 un atceļ Direktīvu 94/62/EK (OV L, 2025/40, 22.1.2025., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj>).

- 50) “elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumi” ir elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumi, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/19/ES ⁽³⁸⁾ 3. panta 1. punkta e) apakšpunktā;
- 51) “biobāzēta plastmasa” ir biobāzēta plastmasa, kā definēts Regulas (ES) 2025/40 3. panta 53) punktā;
- 52) “pārgūšana” ir pārgūšana, kā definēts Regulas (ES) 2024/573 3. panta 13) punktā.

II NODAĻA
APRITES PRASĪBAS

4. pants

Transportlīdzekļu atkalizmantojamība, reciklējamība un atgūstamība

1. Katru transportlīdzekli, kas pieder pie transportlīdzekļa tipa, kurš ir apstiprināts no 2032. gada 1. septembra saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, izgatavo tā, ka tas ir:
- a) atkalizmantojams vai reciklējams vismaz 85 % apmērā no masas;
 - b) atkalizmantojams vai atgūstams vismaz 95 % apmērā no masas.
2. Attiecībā uz katru 1. punktā minēto transportlīdzekļu tipu ražotāji veic šādus pasākumus:
- a) savāc nepieciešamos datus visā piegādes ķēdē, jo īpaši datus par visu transportlīdzekļu izgatavošanā izmantoto materiālu raksturu un masu, lai nodrošinātu pastāvīgu atbilstību šai regulai;
 - b) saglabā visus citus attiecīgos transportlīdzekļu datus, kas prasīti e) apakšpunktā minētajam aprēķināšanas procesam;
 - c) izveido procedūru, lai verificētu no piegādātājiem saņemtās informācijas pareizību un pilnīgumu;
 - d) pārvalda un dokumentē materiālu sadalījumu;
 - e) aprēķina atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītājus šā panta 1. punkta nolūkos saskaņā ar metodiku, ko Komisija noteikusi šā panta 3. punktā, vai – pirms šādas metodikas pieņemšanas un piemērošanas – saskaņā ar starptautisko ISO standartu 22628:2002, kopā ar šīs regulas III pielikuma A daļā noteiktajiem elementiem;
 - f) marķē transportlīdzekļu daļas vai sastāvdaļas, kas izgatavotas no polimēriem un elastomēriem, saskaņā ar 12. panta 1. punktu;
 - g) nodrošina, ka VIII pielikuma E daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas netiek atkalizmantotas jaunu transportlīdzekļu izgatavošanā.
3. Komisija līdz 2029. gada 28. februārim pieņem īstenošanas aktu, ar ko nosaka jaunu metodiku transportlīdzekļa atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķināšanai un verifikācijai, ņemot vērā III pielikumā un starptautiskajā ISO standartā 22628:2002 noteiktos elementus. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 52. panta 2. punktā.

⁽³⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/19/ES (2012. gada 4. jūlijs) par elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumiem (EEIA) (OV L 197, 24.7.2012., 38. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj>).

5. pants

Prasības attiecībā uz vielām transportlīdzekļos

1. Cik vien iespējams, samazina bažas raisošu vielu klātbūtni transportlīdzekļos un to daļās un sastāvdaļās.
2. Līdz 2028. gada 14. februārim Komisija sagatavo ziņojumu par bažas raisošu vielu klātbūtni transportlīdzekļos, lai noteiktu, cik lielā mērā tās negatīvi ietekmē materiālu atkalizmantošanu un reciklēšanu vai nelabvēlīgi ietekmē vidi vai veselību. Komisijai saistībā ar ķīmiskā drošuma aspektiem palīdz Aģentūra. Ziņojumā neiekļauj tādas bažas raisošas vielas transportlīdzekļa daļās un sastāvdaļās, kuru identifikācija vai novērtēšana jau ir prasīta citos Savienības tiesību aktos. Komisija minēto ziņojumu iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei, izklāstot savus konstatējumus, un apsver atbilstīgus turpmākos pasākumus. Ja dalībvalsts uzskata, ka viela negatīvi ietekmē tajā transportlīdzeklī esošu materiālu atkalizmantošanu un reciklēšanu, kurā tā ir sastopama, tā līdz 2029. gada 14. februārim iesniedz šādu informāciju Komisijai un – par ķīmiskā drošuma aspektiem – arī Aģentūrai un, ja iespējams, atsaucas uz jebkuriem attiecīgiem riska novērtējumiem vai citiem svarīgiem datiem.
3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 51. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot informācijas prasības un ierobežojumus attiecībā uz tādu bažas raisošu vielu klātbūtni, kuras negatīvi ietekmē transportlīdzekļos un to daļās un sastāvdaļās esošu materiālu atkalizmantošanu un reciklēšanu tādu iemeslu dēļ, kas nav saistīti galvenokārt ar ķīmisko drošumu.
4. Neviena transportlīdzekļa, kura tips apstiprināts no 2032. gada 1. septembra saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, vai šādam transportlīdzeklim paredzētas jaunas tirgū laistas daļas vai sastāvdaļas nedrīkst saturēt svinu, dzīvsudrabu, kadmiju vai sešvērtīgo hromu.
5. Atkāpjoties no šā panta 4. punkta, transportlīdzekļu tipi vai šādiem transportlīdzekļiem paredzētas tirgū laistas daļas vai sastāvdaļas drīkst saturēt svinu, dzīvsudrabu, kadmiju vai sešvērtīgo hromu atbilstoši šīs regulas IV pielikuma nosacījumiem un līdz minētajā pielikumā noteiktajām maksimālajām koncentrācijas vērtībām. Šā panta 2., 3., 4. un šo punktu nepiemēro baterijām, kas iestrādātas transportlīdzekļos, uz kuriem attiecas Regula (ES) 2023/1542.
6. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 51. pantu, lai grozītu IV pielikumu nolūkā to pielāgot zinātnes un tehnikas attīstībai:
 - a) nosakot maksimālās koncentrācijas vērtības, līdz kurām svina, dzīvsudraba, kadmija vai sešvērtīgā hroma klātbūtne konkrētās transportlīdzekļu daļās, sastāvdaļās vai homogēnos materiālos ir pieļaujama;
 - b) neattiecinot uz konkrētām transportlīdzekļa daļām, sastāvdaļām un homogēniem materiāliem 4. punktā noteikto aizliegumu par svina, dzīvsudraba, kadmija vai sešvērtīgā hroma klātbūtni, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:
 - i) no minēto vielu izmantošanas nevar izvairīties;
 - ii) ir pierādīts, ka sociāli ekonomiskie ieguvumi atsvēr risku videi vai cilvēku veselībai, ko rada šādu vielu izmantošana;
 - iii) nav piemērotu alternatīvu vielu vai tehnoloģiju;

- c) svītrotot transportlīdzekļu daļas, sastāvdaļas vai homogēnos materiālus no IV pielikuma, ja no svina, dzīvsudraba, kadmija vai sešvērtīgā hroma izmantošanas var izvairīties;
- d) norādot transportlīdzekļu daļas, sastāvdaļas un homogēnos materiālus, kurus pirms turpmākas apstrādes demontē, un pieprasot tos apzīmēt vai citādi pienācīgi identificēt.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 51. pantu, lai grozītu IV pielikumu, jo īpaši svītrotot no saraksta konkrētus izņēmumus attiecībā uz homogēniem materiāliem un sastāvdaļām, ja uz konkrēto izņēmumu attiecas cits Savienības tiesību akts.

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

7. Pēc Komisijas pieprasījuma Aģentūra 12 mēnešu laikā, pamatojoties cita starpā uz apspriešanos ar ieinteresētajām personām, sagatavo ziņojumu par alternatīvu tehnisko un ekonomisko realizējamību saistībā ar esošiem izņēmumiem, kuri uzskaitīti IV pielikumā, un, pamatojoties uz šādu novērtējumu, sagatavo pienācīgi pamatotu priekšlikumu par šāda izņēmuma grozījumu.

8. Tūlīt pēc Komisijas pieprasījuma saņemšanas Aģentūra publicē savā tīmekļa vietnē paziņojumu, ka tiks gatavots ziņojums par iespējamu IV pielikumā uzskaitīta izņēmuma grozījumu, un aicina dalībvalstis un visas ieinteresētās personas iesniegt piezīmes 12 nedēļu laikā no minētā paziņojuma publicēšanas. Aģentūra publicē savā tīmekļa vietnē visas no dalībvalstīm un ieinteresētajām personām saņemtās piezīmes.

9. Vēlākais 12 mēnešus pēc 7. punktā minētā ziņojuma iesniegšanas Komisijai Aģentūras Sociālās un ekonomiskās analīzes komiteja, kas izveidota atbilstoši Regulas (EK) Nr. 1907/2006 76. panta 1. punkta d) apakšpunktam, pieņem atzinumu par ziņojumu un par konkrētajiem ierosinātajiem grozījumiem. Aģentūra nekavējoties iesniedz minēto atzinumu Komisijai.

6. pants

Minimālais reciklētais saturs transportlīdzekļos

1. Plastmasa, ko satur katrs jauns transportlīdzekļa tips, kurš ir apstiprināts no 2032. gada 1. septembra saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, satur vismaz 15 % no plastmasas, kas reciklēta no pēcpatēriņa plastmasas atkritumiem, masas.

Plastmasa, ko satur katrs jauns transportlīdzekļa tips, kurš ir apstiprināts no 2036. gada 1. septembra saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, satur vismaz 25 % no plastmasas, kas reciklēta no pēcpatēriņa plastmasas atkritumiem, masas.

2. Vismaz 20 % no 1. punktā noteiktā mērkrādītāja sasniedz, attiecīgajā transportlīdzekļa tipā iekļaujot plastmasu, kas reciklēta no nolietotiem transportlīdzekļiem vai no daļām un sastāvdaļām, kuras no transportlīdzekļiem demontētas izmantošanas posmā.

3. Katrā attiecīgā jauna transportlīdzekļa tipā esošās plastmasas masā un 1. un 2. punktā minētās reciklētās plastmasas masā neiekļauj elastomērus, kas iegūti no riepām un termosetiem, kuri nav polsterējumā izmantotās poliuretāna putas.

4. Lai izpildītu 1., 2. un 3. punktā noteiktos pienākumus, reciklēto saturu atgūst no pēcpatēriņa atkritumiem, kas ir reciklēti vai nu:

a) iekārtā, kas atrodas Savienībā; vai

b) no 2030. gada 14. augusta – iekārtā, kas atrodas trešā valstī, ar noteikumu, ka šāda iekārta atbilst XIII pielikuma prasībām.

Līdz 2028. gada 30. septembrim Komisija visaptverošāk novērtē paredzamo ietekmi uz globālo tirdzniecību, kā arī uz Savienības reciklēšanas un autobūves nozarēm un par savu novērtējumu ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Līdz 2028. gada 31. augustam Komisija pieņem īstenošanas aktu saskaņā ar 52. panta 2. punktu, lai noteiktu metodiku, kas izmantojama, lai šā panta 1. līdz 4. punkta nolūkos aprēķinātu un verificētu transportlīdzekļa tipā izmantotās un iestrādātās plastmasas īpatsvaru, kas reciklēta no pēcpatēriņa atkritumiem un no nolietotiem transportlīdzekļiem.

Reciklētai plastmasai, kas iegūta ar reciklēšanas metodi, kas nav mehāniskā reciklēšana, piemēro masas bilances uzskaites metodiku saskaņā ar masas bilances metodikām, kuras ir piemērojamas plastmasas reciklēšanai atbilstīgi "reciklēšanas" definīcijai, kas noteikta Direktīvā 2008/98/EK.

Verifikācijas metodikā ietver pienākumu ražotājiem nodrošināt, ka katra trešā valstī esoša iekārta, ar kuru ražo reciklēta satura materiālu, ko tie izmanto, atbilst XIII pielikuma prasībām un ka katru šādu trešā valstī esošu iekārta vismaz reizi piecos gados saskaņā ar XIV pielikumu revidē neatkarīga trešā persona. Minētajās revīzijās verificē, ka ir izpildīti šā panta 1. līdz 4. punktā izklāstītie nosacījumi.

Šā punkta trešajā daļā noteiktās revīzijas prasības un XIII pielikumā izklāstītās prasības un kritērijus trešās valstīs reciklētam materiālam piemēro no 2030. gada 14. augusta.

6. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 51. pantu, lai papildinātu šā panta 1. un 2. punktu, nosakot pagaidu atkāpes attiecībā uz reciklētās plastmasas satura mērķrādītājiem vai termiņiem, ja konkrētas reciklētas plastmasas nepieejamības vai pārāk augstās cenas dēļ reciklētā satura minimālo procentuālo daļu ievērošana ir pārāk grūta.

7. Līdz 2027. gada 30. septembrim Komisija novērtē, cik pamatoti būtu noteikt prasību minimālajam reciklēta tērauda īpatsvaram, jo īpaši ņemot vērā šādus aspektus:

a) dzelzs lūžņu, tostarp plakanā un garā tērauda un attiecīgā gadījumā nerūsējošā tērauda ražojumu saimju pašreizējā un prognozētā pieejamība;

b) dzelzs lūžņu pašreizējais īpatsvars dažādos tērauda pusfabrikātos un starpproduktos, kuri saistīti ar tērauda saimēm, ko izmanto transportlīdzekļos, un gaidāmās izmaiņas saistībā ar autobūves nozares pārkārtošanos;

c) tas, kādā apjomā ražotāji varētu izmantot dzelzs lūžņus transportlīdzekļos, kuru tipa apstiprināšana tiks veikta nākotnē, un attiecīgais iespējamais devums augstākām lūžņu izmantošanas pakāpēm, ņemot vērā atšķirīgos sastāva ierobežojumus, kas piemērojami katrai tērauda ražojumu saimei;

d) autobūves nozares relatīvais pieprasījums salīdzinājumā ar citu nozaru pieprasījumu pēc dzelzs lūžņiem, ņemot vērā tās spēju pieļaut vara saturu un citus netīšus piemaisījumus;

- e) ekonomiskā dzīvotspēja, tehnikas un zinātnes progress, tai skaitā reciklēšanas tehnoloģiju pieejamības izmaiņas saistībā ar tērauda reciklēšanas rādītājiem, kā arī nepieciešamība novērst tirgus nepilnības, kas kavē pēcpatēriņa tērauda lūžņu izmantošanu salīdzinājumā ar pirmspatēriņa tērauda lūžņu izmantošanu;
- f) transportlīdzekļos izmantotā reciklētā tērauda satura minimālā īpatsvara ieguldījums Savienības atvērtajā stratēģiskajā autonomijā, klimata, vides un industriālo mērķu sasniegšanā, jo īpaši attiecībā uz papildinošu pirmtirgu izveidošanu saistībā ar dekarbonizēta tērauda ražošanu;
- g) vajadzība novērst nesamērīgu negatīvu ietekmi uz transportlīdzekļu pieejamību; un
- h) ietekme uz autobūves nozares vispārīgām izmaksām un konkurētspēju un visu autobūves nozares tērauda vērtību ķēdi.

Līdz 2028. gada 30. septembrim Komisija pieņem deleģētu aktu saskaņā ar 51. pantu nolūkā papildināt šo regulu, lai noteiktu no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem un attiecīgā gadījumā no dzelzs lūžņiem reciklētā tērauda īpatsvaru, kuru izmanto un iestrādā transportlīdzekļu tipos, kurus apstiprina saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2018/858. Minētajā deleģētajā aktā arī nosaka, ka datums, no kura sāk piemērot pienākumu nodrošināt reciklētā satura minimālo īpatsvaru, ir vēlākais 2033. gada 14. augusts. Tēraudu, ko izmanto kā nostiprināšanas materiālu riepiņos, neuzskata par tādu, kas ietilpst minētā deleģētā akta darbības jomā.

Līdz 2028. gada 30. septembrim Komisija pieņem deleģētu aktu saskaņā ar 51. pantu, nosakot metodiku, saskaņā ar kuru aprēķina un verificē no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem un attiecīgā gadījumā no dzelzs lūžņiem reciklētā tērauda īpatsvaru, ko izmanto un iestrādā transportlīdzekļu tipos.

8. Līdz 2027. gada 30. septembrim Komisija novērtē, cik pamatoti būtu noteikt prasību minimālajam alumīnija un tā sakausējumu īpatsvaram, kas reciklēts no pēcpatēriņa atkritumiem un izmantots un iestrādāts transportlīdzekļa tipos, jo īpaši ņemot vērā šādus aspektus:

- a) tāda alumīnija un tā sakausējumu pašreizējā un prognozētā pieejamība, kas reciklēts no pirmspatēriņa un pēcpatēriņa atkritumiem;
- b) pašreizējais tāda alumīnija un tā sakausējumu satura īpatsvars tirgū laistajos transportlīdzekļos, kas reciklēts no pēcpatēriņa atkritumiem;
- c) ekonomiskā dzīvotspēja, tehniskās un zinātnes progress, tostarp reciklēšanas tehnoloģiju pieejamības izmaiņas attiecībā uz reciklēto materiālu veidu un to reciklēšanas rādītājiem;
- d) transportlīdzekļos izmantotā reciklētā alumīnija satura minimālā īpatsvara ieguldījums Savienības atvērtajā stratēģiskajā autonomijā, klimata, vides un industriālo mērķu sasniegšanā, jo īpaši attiecībā uz papildu pirmtirgu izveidošanu saistībā ar dekarbonizēta alumīnija un tā sakausējumu ražošanu;
- e) vajadzība novērst nesamērīgu negatīvu ietekmi uz alumīniju un tā sakausējumus saturošu transportlīdzekļu pieejamību; un
- f) ietekme uz autobūves nozares vispārīgām izmaksām un konkurētspēju.

Līdz 2028. gada 30. septembrim Komisija pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 51. pantu nolūkā papildināt šo regulu, lai noteiktu reciklētā alumīnija un tā sakausējumu īpatsvaru, kuru izmanto un iestrādā transportlīdzekļu tipos, kurus apstiprina saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2018/858. Minētajā deleģētajā aktā arī nosaka, ka datums, no kura sāk piemērot pienākumu nodrošināt reciklētā satura minimālo īpatsvaru, ir vēlākais 2033. gada 14. augusts.

Līdz 2028. gada 30. septembrim Komisija pieņem deleģētu aktu saskaņā ar 51. pantu, nosakot metodiku, atbilstoši kurai aprēķina un verificē no pēcpatēriņa atkritumiem un attiecīgā gadījumā no pirmspatēriņa atkritumiem reciklētā alumīnija un tā sakausējumu īpatsvaru, ko izmanto un iestrādā transportlīdzekļu tipos.

9. Līdz 2029. gada 31. augustam Komisija novērtē, cik pamatoti būtu noteikt prasību šādu vielu minimālajam īpatsvaram:

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

Iespējamības novērtējumā ņem vērā šādus aspektus:

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

Pēc pirmās daļas 9. punktā minētā novērtējuma pabeigšanas Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar 51. pantu pieņemt deleģētu aktu, ar kuru papildina šo regulu, lai noteiktu minimālo īpatsvaru:

- a) magnijam un tā sakausējumiem, kas reciklēti no pēcpatēriņa atkritumiem un attiecīgā gadījumā no pirmspatēriņa atkritumiem un izmantoti un iestrādāti transportlīdzekļu tipos; un
- b) neodīmam, disprozijam, prazeodīmam, terbijam, samārijam, niķelim, kobaltam vai boram, kas reciklēti no pēcpatēriņa atkritumiem un attiecīgā gadījumā no pirmspatēriņa atkritumiem un izmantoti un iestrādāti pastāvīgajos magnētos.

Trešajā daļā minētajā deleģētajā aktā nosaka arī datumu, no kura sāk piemērot pienākumu nodrošināt reciklēta satura minimālo īpatsvaru.

Līdz 2029. gada 30. septembrim Komisija saskaņā ar 51. pantu pieņem deleģētu aktu, ar kuru nosaka metodiku, kas izmantojama, lai aprēķinātu un verificētu trešajā daļā minēto materiālu īpatsvaru, kas reciklēti un izmantoti un iestrādāti transportlīdzekļu tipos.

7. pants

Konstruēšana transportlīdzekļu noteiktu daļu un sastāvdaļu demontāžas un nomaiņas iespējošanai

1. Katru transportlīdzekli, kas pieder pie jauna transportlīdzekļa tipa, kurš ir apstiprināts no 2032. gada 1. septembra atbilstoši Regulai (ES) 2018/858 un Regulai (ES) Nr. 168/2013, konstruē tā, ka pilnvaroti apstrādes punkti var netraucēti demontēt no attiecīgā transportlīdzekļa VIII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas transportlīdzekļa atkritumu fāzē, lai tās varētu veikt nomaiņu, atkalizmantošanu, reciklēšanu, pārražošanu vai pārjaunināšanu, ja tas ir tehniski iespējams.
2. Katru transportlīdzekli, kas pieder pie jauna transportlīdzekļa tipa, kurš ir apstiprināts no 2032. gada 1. septembra atbilstoši Regulai (ES) 2018/858, konstruē tā, ka pilnvaroti apstrādes punkti vai remonta un uzturēšanas operatori var viegli un nesagraujošā veidā no transportlīdzekļa demontēt un nomainīt elektrotransportlīdzekļu baterijas un to paketes un e-piedziņas elektromotorus transportlīdzekļa izmantošanas un atkritumu fāzē.
3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 51. pantu nolūkā grozīt 2. punktu, lai iekļautu papildu daļas un sastāvdaļas, kas uzskaitītas VIII pielikuma C daļā, ņemot vērā tehnikas un zinātnes progresu.
4. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka konstrukcijas nosacījumus 2. punktā minēto daļu un sastāvdaļu demontāžai un nomaiņai, ja tas nepieciešams, lai nodrošinātu minētajā punktā noteiktā pienākuma harmonizētu īstenošanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 52. panta 2. punktā.
5. Ražotāji nerada šķēršļus transportlīdzekļa daļu un sastāvdaļu demontāžai un nomaiņai, izmantojot programmatūras atjauninājumus, ja vien kādā Savienības tiesību aktā nav noteikts citādi.

III NODAĻA

RAŽOTĀJU PIENĀKUMI

8. pants

Vispārīgi pienākumi

1. Ražotāji pierāda, ka jauni transportlīdzekļu tipi, ko tie saražojuši un laiduši tirgū, ir apstiprināti saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858, Regulas (ES) Nr. 168/2013 un šīs regulas prasībām.
2. Lai apstiprinātu to transportlīdzekļu tipu, uz kuriem attiecas 4., 5., 6. vai 7. panta prasības, ražotājs iesniedz dokumentāciju, kas apliecina atbilstību minētajām prasībām, un:
 - a) iekļauj minēto dokumentāciju informācijas mapē, kas minēta attiecīgi Regulas (ES) 2018/858 24. pantā vai Regulas (ES) Nr. 168/2013 27. pantā; un
 - b) iesniedz to tipa apstiprinātājai iestādei saskaņā ar attiecīgi Regulas (ES) 2018/858 23. pantu vai Regulas (ES) Nr. 168/2013 26. pantu.

3. Lai apstiprinātu to transportlīdzekļu tipu, uz kuriem attiecas šīs regulas 10. pantā noteiktās prasības, ražotājs sagatavo šīs regulas 10. panta 1. punktā minēto informāciju un saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 24. panta 1. punkta a) apakšpunktu iesniedz to tipa apstiprinātājai iestādei kopā ar minētās regulas 23. pantā minēto tipa apstiprinājuma pieteikumu.

4. Lai apstiprinātu to transportlīdzekļu tipu, uz kuriem attiecas šīs regulas 11. pantā noteiktās prasības, ražotājs saskaņā ar attiecīgi Regulas (ES) 2018/858 24. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai Regulas (ES) Nr. 168/2013 27. panta 1. punktu tipa apstiprinātājai iestādei kopā ar tipa apstiprinājuma pieteikumu iesniedz deklarāciju, kas apliecina atbilstību šīs regulas 11. panta 1. punktā noteiktajai prasībai.

9. pants

Aprites stratēģija

1. Katrs ražotājs no 2029. gada 1. septembra, sagatavo aprites stratēģiju ražotāju līmenī.
2. Aprites stratēģijā apraksta, kādas darbības ražotājs veiks, lai izpildītu savus pienākumus nolūkā nodrošināt, ka tiek izpildītas II nodaļā noteiktās aprites prasības.
3. Aprites stratēģijā iekļauj V pielikuma A daļā noteiktos elementus.
4. Katrs ražotājs iesniedz dalībvalsts tipa apstiprinātājām iestādēm un Komisijai aprites stratēģijas kopiju 30 dienu laikā no tās sagatavošanas.
5. Katrs ražotājs pārrauga aprites stratēģijā norādītās darbības un attiecīgi rīkojas, un, norādot attiecīgās jaunās izmaiņas aprites stratēģijā, atjaunina stratēģiju reizi piecos gados saskaņā ar IV pielikuma B daļu. Ražotājs atjaunināto aprites stratēģiju iesniedz Komisijai.
6. Komisija aprites stratēģijas un jebkurus to atjauninājumus dara publiski pieejamus, izņemot konfidenciālu informāciju.
7. Līdz 2033. gada 31. augustam un pēc tam vismaz reizi sešos gados Komisija sagatavo un publicē ziņojumu par autobūves nozares apriti. Minētā ziņojuma pamatā jo īpaši ir aprites stratēģijas un to atjauninājumi.

10. pants

Deklarācija par reciklēto saturu transportlīdzekļos

1. Ražotāji par katru jaunu transportlīdzekļa tipu, kas ir apstiprināts no pirmās dienas nākamajā mēnesī no 12 mēnešiem no dienas, kad pieņemta attiecīgā metodika, kuru izmanto, lai aprēķinātu un verificētu transportlīdzekļu tipos esošo no pēcpatēriņa atkritumiem reciklēto materiālu īpatsvaru, kā minēts šīs regulas 6. pantā, saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, deklarē šādu vielu reciklētā satura attiecīgo īpatsvaru:

- a) neodīms, disprozijs, prazeodīms, terbijs, samārijs, niķelis, kobalts un bors e-piedziņas elektromotoru pastāvīgajos magnētos;
- b) alumīnijs un tā sakausējumi;

- c) magnijs un tā sakausējumi;
- d) tērauds un tā sakausējumi;
- e) plastmasa.

Deklarācija attiecas uz minēto materiālu reciklēto saturu transportlīdzekļa tipā un norāda par katru materiāla īpatsvaru un par plastmasas sastāvdaļām, kuru masa pārsniedz 100 gramus, vai materiāls ir reciklēts no pirmspatēriņa atkritumiem vai no pēcpatēriņa atkritumiem.

2. Tipa apstiprinātājas iestādes pārliedcinās, ka ražotāji ir iesnieguši prasīto dokumentāciju un ka tā satur 1. punktā minēto informāciju.

3. Atkāpjoties no 1. punkta, prasību deklarēt konkrēta materiāla reciklētā satura īpatsvaru nepiemēro, ja attiecībā uz konkrēto materiālu piemēro mērķrādītāju atbilstoši 6. pantam.

11. pants

Informācija par transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu demontāžu un nomaiņu

1. No 2029. gada 1. septembra ražotāji attiecībā uz jauniem transportlīdzekļu tipiem, kas ir apstiprināti, nodrošina atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, tehniskās informācijas izdevējiem un remonta un uzturēšanas operatoriem neierobežotu, standartizētu un nediskriminējošu piekļuvi VI pielikumā uzskaitītajai informācijai, lai tie varētu piekļūt šādām sastāvdaļām un tās droši demontēt un nomainīt, ja vien minētā informācija jau nav pieejama saskaņā ar citu Savienības tiesību aktu:

- a) transportlīdzeklī iebūvētās elektrotransportlīdzekļu baterijas un to paketes;
- b) daļas, sastāvdaļas un materiāli, kas satur VIII pielikuma B daļās uzskaitītās šķidrās vielas un šķidrumus un ir transportlīdzekļos;
- c) VIII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas, kas ir transportlīdzekļos;
- d) daļas un sastāvdaļas, kas transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas laikā satur kritiski svarīgas izejvielas, kā minēts Regulas (ES) 2024/1252 28. panta 1. punkta b) apakšpunktā;
- e) digitāli kodētas transportlīdzekļa sastāvdaļas un daļas, ja šāda kodēšana liedz veikt to remontu, uzturēšanu vai nomaiņu citā transportlīdzeklī.

Pirmās daļas e) apakšpunktu nepiemēro informācijai, ko sniedz tehniskās informācijas izdevējiem.

2. Ražotāji informāciju ar glābšanas un ārkārtas reaģēšanas norādījumiem dara pieejamu neatliekamās palīdzības dienestiem.

3. Ražotāji nodrošina sadarbību ar pilnvarotiem apstrādes punktiem, tehniskās informācijas izdevējiem, modernizēšanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem, izveidojot nepieciešamās saziņas platformas, lai sniegtu un atjauninātu 1. punktā minēto informāciju un VI pielikumā norādīto informāciju.

Ražotāji pirmajā daļā minēto informāciju sniedz bez maksas. Ražotāji var iekasēt saprātīgu un samērīgu maksu no atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, tehniskās informācijas izdevējiem un remonta un uzturēšanas operatoriem, lai segtu faktiskās administratīvās izmaksas, kuras rodas, vajadzīgo informāciju darot pieejamu ar saziņas platformu starpniecību.

4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 51. pantu, lai grozītu VI pielikumu, pārskatot transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu sarakstu un ražotāju sniedzamās informācijas tvērumu. Komisija ņem vērā tehnikas un regulējuma attīstību, pašreizējās informācijas tehnoloģijas un transportlīdzekļu tehnoloģiju paredzamo attīstību.

12. pants

Transportlīdzekļos esošu daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšana

1. Ražotāji un to piegādātāji transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšanai un identificēšanai izmanto VII pielikuma 1., 2. un 3. punktā uzskaitīto sastāvdaļu un materiālu kodēšanas standartu nomenklatūru.

2. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 51. pantu, lai grozītu VII pielikumu nolūkā to pielāgot tehnikas un zinātnes attīstībai.

13. pants

Transportlīdzekļa aprites digitālā pase

1. No 2032. gada 1. septembra katram tirgū laistam transportlīdzeklim ir transportlīdzekļa aprites digitālā pase, kas ir salāgota un sadarbspējīga ar citām ar transportlīdzekli saistītām vides pasēm, kuras noteiktas atbilstoši Savienības tiesību aktiem, jo īpaši ar pasēm, kas minētas Regulas (ES) 2023/1542 77. pantā, Regulas (ES) 2024/1257 3. panta 68) punktā, un ar citām attiecīgām pasēm, kuras izveidotas, ievērojot Regulu (ES) 2024/1781, un kas, ja iespējams, ir integrēta šādās citās pasēs.

2. Tirgū laista transportlīdzekļa aprites digitālā pase ir pieejama bez maksas un tajā digitālā formātā ietver:

a) 11. pantā minēto informāciju;

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

c) deklarāciju par reciklētās plastmasas satura un 10. panta 1. punktā uzskaitīto materiālu īpatsvaru;

d) attiecīgā transportlīdzekļa tipa rezerves daļu oficiālo katalogu.

3. Ja šajā pantā prasītā informācija jau ir pieejama 1. punktā minētā pasē, kas nav transportlīdzekļa aprites digitālā pase, informāciju, kas vajadzīga saskaņā ar 2. punktu, transportlīdzekļa aprites digitālajā pasē nedublē ar noteikumu, ka ir nodrošināta sadarbspēja.

4. Ražotājs, kas transportlīdzekli laiž tirgū, nodrošina, ka 2. punktā minētā informācija transportlīdzekļa pasē ir precīza, pilnīga un atjaunināta.

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

- a) balstīta uz atklātiem standartiem;
- b) izstrādāta ar sadarbspējīgu formātu;
- c) nosūtāma, izmantojot atvērtu sadarbspējīgu datu apmaiņas tīklu, kas neliedz piegādātājam pāriet uz citu tīklu;
- d) mašīnlasāma, strukturēta un ar meklēšanas iespējām.

6. Līdz 2030. gada 14. augustam Komisija pieņem īstenošanas aktus, nosakot noteikumus par:

- a) veidu un pamatprasībām tehniskajam risinājumam, kas izmantojams, lai piekļūtu transportlīdzekļa aprites digitālajai pasei tādā veidā, kas neizslēdz nevienu tehnoloģisku risinājumu;
- b) tehniskā izveidojuma un darbības prasībām transportlīdzekļa aprites digitālajai pasei, tai skaitā noteikumus par:
 - i) transportlīdzekļa aprites digitālās pases saskaņošanu un sadarbspēju ar citām pasēm, ko prasa Savienības tiesību akti;
 - ii) transportlīdzekļa aprites digitālajā pasē ietvertās informācijas glabāšanu un apstrādi;
 - iii) transportlīdzekļa aprites digitālās pases pieejamību pēc tam, kad ražotājs, kas atbild par 4. punktā noteikto pienākumu izpildi, beidz pastāvēt vai izbeidz darbību Savienībā;
- c) transportlīdzekļa aprites digitālajā pasē ietvertās informācijas ieviešanu, mainīšanu un atjaunināšanu, ko veic trešās personas, nevis ražotājs;
- d) nosacījumus piekļuvei transportlīdzekļa aprites digitālajai pasei, tostarp piekļuves tiesības un attiecīgos noteikumus par datu aizsardzību un intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzību;
- e) datu nesēja un cita identifikatora, kas ļauj piekļūt transportlīdzekļa aprites digitālajai pasei, atrašanās vietu.

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

Šā panta pirmajā daļā minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 52. panta 2. punktā.

IV NODAĻA
NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU APSAIMNIEKOŠANA

1. IEDAĻA
Vispārīgi noteikumi

14. pants

Kompetentā iestāde nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanai

1. Dalībvalstis norīko vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kas atbild par šajā nodaļā noteiktajiem pienākumiem, jo īpaši par pārraudzību un verifikāciju attiecībā uz to, kā ekonomikas dalībnieki, ražotāji un ražotāju atbildības organizācijas izpilda to pienākumus, kas noteikti 15. līdz 37. pantā un I pielikumā.
2. Katra dalībvalsts var no 1. punktā minēto kompetento iestāžu vidus norīkot vienu kontaktpunktu saziņai ar Komisiju.
3. Dalībvalstis nosaka kompetento iestāžu organizācijas un darbības kārtību, tai skaitā administratīvos un procesuālos noteikumus par:
 - a) ražotāju reģistrāciju saskaņā ar 19. pantu;
 - b) ražotāju un ražotāju atbildības organizāciju pilnvarošanu saskaņā ar 18. pantu;
 - c) paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu izpildes pārraudzību saskaņā ar 16. un 20. pantu;
 - d) datu vākšanu par transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem saskaņā ar 19. panta 12. punktu un 50. panta 6. punktu;
 - e) informācijas pieejamības nodrošināšanu saskaņā ar 50. pantu.
4. Līdz 2027. gada 30. jūnijam dalībvalstis paziņo Komisijai atbilstoši 1. punktam norīkoto kompetento iestāžu nosaukumus un adreses. Dalībvalstis par visām minēto kompetento iestāžu nosaukuma vai adreses izmaiņām bez liekas kavēšanās informē Komisiju.

15. pants

Pilnvaroti apstrādes punkti

1. Neskarot Direktīvu 2010/75/ES, ikviena struktūra vai uzņēmums, kas plāno veikt nolietotu transportlīdzekļu apstrādes darbības, saņem atļauju no kompetentās iestādes saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 23. pantu un izpilda minētajā atļaujā noteiktos nosacījumus.
2. Lai izdotu šā panta 1. punktā minēto atļauju, kompetentā iestāde pārliecinās, ka struktūrai vai uzņēmumam ir spējas, kas nepieciešamas, lai izpildītu 26. pantā noteiktos pienākumus.

3. Šā panta 1. punktā minētajās atļaujās norāda, ka apstrādes punkti ir kompetenti izdot likvidācijas sertifikātus, kas minēti 25. pantā.

Atkāpjoties no šā punkta pirmās daļas, dalībvalstis saskaņā ar valstu tiesisko regulējumu var noteikt, ka pilnvarotie apstrādes punkti ir kompetenti izdot likvidācijas sertifikātus, kas minēti 25. pantā.

4. Ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 17. panta 1. punktu, var noslēgt līgumus ar pilnvarotiem apstrādes punktiem nolūkā izpildīt savus ražotāju atbildības pienākumus. Šādi līgumi ir taisnīgi un pārredzami, un tajos nav diskriminējošu noteikumu vai nosacījumu.

Lai veicinātu šā panta ievērošanu, dalībvalsts var sniegt šāda līguma paraugu.

5. Lai garantētu visu iestāžu, kuru kompetencē ir šī procedūra, efektīvu un integrētu pieeju, dalībvalstis nodrošina, ka atļaujas piešķiršanas nosacījumi un procedūras ir pilnībā saskaņoti, ja minētajās atļauju piešķiršanas procedūrās ir iesaistīta vairāk nekā viena kompetentā iestāde vai vairāk nekā viena struktūra vai uzņēmums, kas plāno veikt nolietotu transportlīdzekļu apstrādes darbības.

6. Komisija tiek pilnvarota pieņemt īstenošanas aktu, ar ko nosaka sīki izstrādātas prasības, ko piemēro līgumiem, kuri minēti šā panta 4. punktā, lai nodrošinātu taisnīgus, pārredzamus un nediskriminējošus noteikumus un nosacījumus. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 52. panta 2. punktā.

2. IEDAĻA

Paplašināta ražotāja atbildība

16. pants

Paplašināta ražotāja atbildība

1. No 2029. gada 1. septembra ražotājiem ir paplašināta ražotāja atbildība par transportlīdzekļiem, ko tie pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā, tostarp, ja transportlīdzeklis ir iepriekš darīts pieejams tirgū citā dalībvalstī, nevis tajā, kuras teritorijā transportlīdzeklis ir darīts pieejams. Paplašinātas ražotāja atbildības shēma ir saderīga ar Direktīvas 2008/98/EK 8. un 8.a pantu un atbilst šīs nodaļas prasībām.

2. Paplašināta ražotāja atbildība ietver ražotāju pienākumu nodrošināt, ka:

a) transportlīdzekļi, ko tie pirmo reizi ir darījuši pieejamus dalībvalsts teritorijā un kas kļūst pa nolietotiem transportlīdzekļiem,

i) tiek savākti saskaņā ar 23. pantu;

ii) tiek apstrādāti saskaņā ar 26. pantu;

b) atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas apstrādā a) apakšpunktā minētos nolietotos transportlīdzekļus, izpilda 33. pantā noteiktos mērķrādītājus.

3. LESD 349. pantā minētajos tālākajos reģionos dalībvalstis var pielāgot šā panta 1. un 2. punktā minētos ražotāju pienākumus, lai segtu nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas izmaksas, ņemot vērā minēto reģionu īpatnības.

4. Papildus Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 3. punkta e) apakšpunktā minētajai informācijai ražotāji paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu individuālas izpildes gadījumā vai ražotāju atbildības organizācijas, kas ieceltas paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu kolektīvas izpildes gadījumā, reizi gadā savās tīmekļa vietnēs, ievērojot komerciālo un industriālo konfidencialitāti, publicē informāciju par nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un par atkalizmantošanas un reciklēšanas, atkalizmantošanas un atgušanas un plastmasas reciklēšanas mērķrādītāju sasniegšanu, ja paplašinātas ražotāja atbildības pienākumi tiek pildīti individuāli vai ja to dara ražotāji, kas iecēlušī minēto ražotāju atbildības organizāciju paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu kolektīvas izpildes gadījumā.

17. pants

Ražotāju atbildības organizācija

1. Ražotāji drīkst izvēlēties pildīt savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus individuāli vai iecelt ražotāju atbildības organizācijai, kas pilnvarota saskaņā ar 18. pantu, pildīt paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus to vārdā.

Dalībvalstis var pieņemt pasākumus, lai prasītu ražotājiem iecelt ražotāju atbildības organizāciju, lai to vārdā izpildītu to paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus.

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

3. Papildus 16. panta 4. punktā minētajai informācijai ražotāju atbildības organizācijas publisko informāciju par atlases procedūru, kas piemērota saskaņā ar šā panta 5. punktu.

4. Ražotāju atbildības organizācijas nodrošina regulāru dialogu starp ieinteresētajām personām, ievērojot Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 6. punktu. Atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas nodarbojas ar nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apstrādi, ražotāju atbildības organizāciju valdēs ieceļ novērotājus locekļus.

5. Atkritumu apsaimniekošanas operatoriem piemēro nediskriminējošu atlases procedūru, kuras pamatā ir pārredzami piešķiršanas kritēriji, kuru veic ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas un kura nerada nesamērīgu slogu maziem un vidējiem uzņēmumiem.

18. pants

Pilnvarojums īstenot paplašināto ražotāja atbildību

1. Ražotājs, ja paplašinātās ražotāja atbildības pienākumi tiek pildīti individuāli, un ieceltās ražotāju atbildības organizācijas, ja paplašinātās ražotāja atbildības pienākumi tiek pildīti kopīgi, iesniedz pieteikumu pilnvarojuma saņemšanai no kompetentās iestādes.

2. Pilnvarojumu piešķir tikai tad, ja tiek pierādīts, ka ir izpildītas Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 3. punkta a) līdz d) apakšpunktā noteiktās prasības un ražotāja vai ražotāju atbildības organizācijas ieviestie pasākumi ir pietiekami, lai izpildītu šajā nodaļā noteiktās prasības attiecībā uz to transportlīdzekļu skaitu, ko ražotājs vai ražotāji, kuru vārdā rīkojas ražotāju atbildības organizācija, pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā.

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

3. Dalībvalstis savos pasākumos, ar kuriem nosaka 14. panta 3. punkta b) apakšpunktā minētos administratīvos un procesuālos noteikumus, iekļauj pilnvarošanas piešķiršanas procedūras detalizāciju, kas var atšķirties atkarībā no tā, vai tā attiecas uz paplašinātās ražotāja atbildības pienākumu individuālu vai kopīgu izpildi, un kārtību, lai pārliecinātos par ražotāju vai ražotāju atbildības organizāciju pienākumu izpildi, tostarp par informāciju, kas ražotājiem un ražotāju atbildības organizācijām jāsniedz minētajā nolūkā.

4. Ražotājs vai ražotāju atbildības organizācijas bez liekas kavēšanās kompetentajai iestādei paziņo par visām izmaiņām pilnvarojumā iekļautajā informācijā, par visām izmaiņām, kas skar pilnvarojuma piešķiršanas noteikumus, vai par pilnīgu darbības izbeigšanu.

5. Regulāri, vismaz reizi trijos gados un pēc kompetentās iestādes pieprasījuma piemēro Direktīvas 2008/98/EK 8. a panta 3. punkta d) apakšpunktā noteikto paškontroles mehānismu, lai pārliecinātos, ka ir izpildīti minētā apakšpunkta noteikumi un ka joprojām tiek izpildīti šā panta 2. punktā minētie pilnvarojuma piešķiršanas nosacījumi. Ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija pēc pieprasījuma uzrāda kompetentajai iestādei paškontroles ziņojumu un nepieciešamības gadījumā korektīvās rīcības plāna projektu. Neskarot šā panta 6. punktā minētās kompetences, kompetentā iestāde var izteikt apsvērumus par paškontroles ziņojumu un korektīvo pasākumu plāna projektu un paziņo jebkādu šādu apsvērumu ražotājam vai ražotāju atbildības organizācijai. Ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija sagatavo un īsteno korektīvo rīcības plānu, pamatojoties uz minētajiem apsvērumiem.

6. Kompetentā iestāde var nolemt pilnvarojumu atsaukt, ja ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija vairs neatbilst prasībām par nolietotu transportlīdzekļu savākšanas un apstrādes organizēšanu, pienācīgi neinformē kompetento iestādi par izmaiņām, kas attiecas uz pilnvarojuma nosacījumiem, vai ir izbeigusi darbību.

19. pants

Reģistrācija

1. Līdz 2029. gada 31. augustam katra dalībvalsts izveido ražotāju reģistru vai izmanto esošu ražotāju reģistru, ko izmanto, lai pārbaudītu, kā ražotāji izpilda šīs nodaļas prasības.

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

Līdz 2029. gada 31. augustam Komisija izveido tīmekļa vietni, kurā ir saites uz visiem valstu ražotāju reģistriem, lai atvieglotu reģistrāciju visās dalībvalstīs.

Dalībvalstis 30 dienu laikā pēc minēto reģistru izveides Komisijai paziņo saiti uz saviem valstu ražotāju reģistriem.

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

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

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

3. Reģistrācijas pieteikumā iekļauj IX pielikumā uzskaitīto informāciju. Lai efektīvi izmantotu ražotāju reģistru, dalībvalstis vajadzības gadījumā var pieprasīt papildu informāciju vai dokumentus.

4. Atkāpjoties no šā panta 3. punkta, IX pielikuma 1. punkta d) apakšpunktā minēto informāciju sniedz vai nu reģistrācijas pieteikumā atbilstoši šā panta 3. punktam, vai arī pilnvarojuma pieteikumā atbilstoši 18. pantam.

5. Ja ražotājs to ir uzticējis ražotāju atbildības organizācijai saskaņā ar 17. panta 1. punktu, minētā organizācija šajā pantā noteiktos pienākumus pilda *mutatis mutandis*, ja vien dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis pirmo reizi darīts pieejams tirgū, nenosaka citādi.

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

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

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

8. Kompetentā iestāde:

a) savā tīmekļa vietnē dara pieejamu informāciju par pieteikuma iesniegšanas procesu, izmantojot elektronisku datu apstrādes sistēmu;

b) piešķir reģistrācijas un reģistrācijas numuru ne vēlāk kā 12 nedēļu laikā no brīža, kad ir iesniegta visa informācija, ievērojot 2. un 3. punktu.

9. Kompetentā iestāde var:

a) noteikt kārtību attiecībā uz reģistrācijas prasībām un procedūru, nepievienojot ievērojamas prasības papildus tām, kas noteiktas, ievērojot 2. un 3. punktu;

b) no ražotājiem iekasēt uz izmaksām balstītu un samērīgu maksu par šā panta 2. punktā un 18. panta 1. punktā minēto pieteikumu apstrādi.

10. Kompetentā iestāde var atteikties reģistrēt ražotāju vai atsaukt ražotāja reģistrāciju, ja šā panta 3. punktā minētā informācija un saistītie dokumentārie pierādījumi nav sniegti vai nav pietiekami vai ja ražotājs vairs neatbilst IX pielikuma 1. punkta d) apakšpunktā noteiktajām prasībām.

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

11. Ražotājs vai attiecīgā gadījumā ražotāja pilnvarotais par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis vai ražotāju atbildības organizācija, kas iecelta tās pārstāvēto ražotāju vārdā, bez liekas kavēšanās kompetento iestādi informē par jebkādam izmaiņām reģistrācijā iekļautajā informācijā un par to, ka jebkādu no reģistrācijā minētajiem transportlīdzekļiem pilnīgi izbeidz darīt pieejamu tirgū dalībvalsts teritorijā.

12. Ražotājs vai attiecīgā gadījumā ražotāja pilnvarotais par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis vai ražotāju atbildības organizācija ziņo par reģistru atbildīgajai kompetentajai iestādei par paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu izpildi.

Ja ražotāju reģistrā iekļautā informācija nav publiski pieejama, dalībvalstis nodrošina, ka tiešsaistes platformu nodrošinātājiem, kas patērētājiem dod iespēju noslēgt distances līgumus ar ražotājiem, tiek nodrošināta bezmaksas piekļuve minētajai informācijai.

20. pants

Ražotāju finansiālā atbildība

1. No ražotāja veiktajām finansiālajām iemaksām sedz šādas izmaksas, kas saistītas ar transportlīdzekļiem, kurus ražotājs pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā:

- a) izmaksas saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, kas nepieciešama, lai izpildītu 23. līdz 25. pantā noteiktās prasības, un par to turpmāku transportēšanu efektīvā veidā un izmaksas saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, kas nepieciešama, lai izpildītu 26. līdz 30., 33. un 35. pantā noteiktās prasības, ņemot vērā atkritumu apsaimniekošanas operatoru ieņēmumus saistībā ar lietotu rezerves daļu un lietotu rezerves sastāvdaļu, atsārņotu nolietotu transportlīdzekļu vai no šādām daļām, sastāvdaļām un materiāliem atgūtu otrreizējo izejvielu pārdošanu; šo izmaksu pamatā ir vidējo izmaksu aprēķins;
- b) izmaksas, kas rodas, rīkojot informētības veicināšanas kampaņas, kuru mērķis ir informēt sabiedrību un uzlabot nolietotu transportlīdzekļu savākšanu;
- c) 25. pantā minētās paziņošanas sistēmas izveides izmaksas;
- d) administratīvās izmaksas saistībā ar datu pieejamības vākšanu, nodrošināšanu un paziņošanu kompetentajām iestādēm.

Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas ietilpst Direktīvas 2000/53/EK darbības jomā un kas darīti pieejami tirgū pirms 2026. gada 13. augusta, un atkāpjoties no šā panta pirmās daļas a) apakšpunkta un 2. punkta, dalībvalstīs, kurās saskaņā ar Direktīvas 2000/53/EK 5. panta 4. punkta otro daļu ražotājiem nebija jāsedz visas izmaksas, bet tikai būtiska to daļa, finansiālās iemaksas, kas jāveic minēto transportlīdzekļu ražotājam, atbilst līmenim, kas veido būtisku tajā minēto izmaksu daļu.

2. Finansiālās iemaksas, ko maksā ražotāji, kuri transportlīdzekli pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā, proporcionāli to attiecīgajai tirgus daļai sedz arī 1. punkta a) apakšpunktā minētās izmaksas, kas saistītas ar transportlīdzekļiem, kuru ražotāju nevar identificēt vai tas vairs neeksistē dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis ir kļuvis par nolietotu transportlīdzekli.

3. No finansiālajām iemaksām, ko veic ražotāji, kuri dara pieejamus tirgū speciālos transportlīdzekļus, sedz tikai tās 1. punkta a) apakšpunktā minētās izmaksas, kas saistītas ar šādu transportlīdzekļu savākšanu un atsārņošanu.

4. Ja paplašinātas ražotāju atbildības pienākumi tiek īstenoti individuāli, ražotāji nodrošina garantiju par transportlīdzekļiem, ko tie pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā. Minētā garantija nodrošina, ka tiek finansētas darbības, kas saistītas ar minētajiem transportlīdzekļiem, tostarp pilnīgas darbības izbeigšanas vai maksātnespējas gadījumā.

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

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

5. Ja jauna transportlīdzekļa tips ir apstiprināts vairākpasmu tipa apstiprināšanā, bāzes transportlīdzekļa ražotāju uzskata par vairākos posmos pabeigta transportlīdzekļa ražotāju, un tas var iekasēt proporcionālas iemaksas no to daļu ražotājiem, kuras nav bāzes transportlīdzeklis un kuru tips ir apstiprināts vairākpasmu tipa apstiprināšanā. Minētās proporcionālas iemaksas sedz tikai izmaksas, kas saistītas ar atsārņošanu saskaņā ar 28. pantu un daļu un sastāvdaļu demontāžu saskaņā ar 29. pantu.

Mikrouzņēmumi, kā definēts Komisijas Ieteikuma 2003/361/EK⁽³⁹⁾ pielikuma 2. panta 3. punktā, ir atbrīvoti no šādām iemaksām.

6. Kompetentā iestāde, cieši sadarbojoties ar ražotājiem, ražotāju atbildības organizācijām un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, pārbauda:

- a) savākšanas, reciklēšanas un apstrādes darbību vidējās izmaksas un atkritumu apsaimniekošanas operatoru ieņēmumus;
- b) to finansiālo iemaksu līmeni, kuras ražotājiem jāiemaksā ieceltajās ražotāju atbildības organizācijās, ja paplašinātas ražotāja atbildības pienākumi tiek īstenoti kopīgi, lai izmaksas tiktu taisnīgi sadalītas starp visiem ieinteresētajiem dalībniekiem.

21. pants

Maksu modulācija

1. Ja paplašinātas ražotāja atbildības pienākumi tiek izpildīti kopīgi, ražotāju atbildības organizācijas nodrošina, ka finansiālās iemaksas, ko tiem samaksājuši ražotāji, tiek modulētas, ņemot vērā vismaz:

- a) transportlīdzekļa masu, neieskaitot elektrotransportlīdzekļu baterijas;
- b) transportlīdzekļa tipa, pie kura pieder transportlīdzeklis, reciklējamības un atkalizmantojamības rādītāju, pamatojoties uz informāciju, kas iesniegta tipa apstiprinātajai iestādei saskaņā ar 4. pantu;
- c) laiku, kas vajadzīgs transportlīdzekļa izjaukšanai pilnvarotā apstrādes punktā, jo īpaši attiecībā uz daļām un sastāvdaļām, kas jādemontē pirms sasmalcināšanas atbilstoši 29. pantam;
- d) to materiālu un vielu īpatsvaru, kas liedz veikt reciklēšanas procesu augstā kvalitātē;

⁽³⁹⁾ Komisijas Ieteikums 2003/361/EK (2003. gada 6. maijs) par mikrouzņēmumu, mazo un vidējo uzņēmumu definīciju (OV L 124, 20.5.2003., 36. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

e) transportlīdzeklī izmantoto 6. un 10. punktā uzskaitīto materiālu reciklētā satura procentuālo daļu;

f) 5. panta 4. punktā minēto vielu klātbūtni un daudzumu.

2. Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar 51. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem papildina šo regulu, ieviešot detalizētus noteikumus par to, kā piemērojami šā panta 1. punktā noteiktie kritēriji.

22. pants

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

1. Neatkarīgi no 16. panta un 20. panta 2. punkta, ja M_1 vai N_1 kategorijas transportlīdzeklis kļūst par nolietotu transportlīdzekli citā dalībvalstī, nevis tajā, kuras teritorijā transportlīdzeklis tika laists tirgū, un tās dalībvalsts teritorijā, kurā tas kļūst par nolietotu transportlīdzekli, nevar identificēt ražotāju, minētā transportlīdzekļa ražotājs nodrošina, ka tiek segtas 20. panta 1. punkta a) un d) apakšpunktā minēto atkritumu apsaimniekošanas darbību izmaksas, kas rodas atkritumu apsaimniekošanas operatoriem.

2. Lai izpildītu savus pienākumus saskaņā ar 1. punktu, ražotājs:

a) ar rakstisku pilnvaru ieceļ pilnvarotu pārstāvi attiecībā uz pārrobežu mehānismu katrā dalībvalstī un paziņo kompetentajām iestādēm par iecelšanu; un

b) izveido pārrobežu mehānismus sadarbībai ar atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, kas veic 20. panta 1. punkta a) un d) apakšpunktā minētās atkritumu apsaimniekošanas darbības.

Ražotāja pilnvarotais pārstāvis, kas minēts šā punkta pirmās daļas a) apakšpunktā, veic uzdevumus, kas norādīti no ražotāja saņemtajā pilnvarojumā. Ražotājs par savu pilnvaroto pārstāvi var iecelt ražotāju atbildības organizāciju.

Ja ražotājs ir iedibināts ārpus Savienības, ražotāja pārstāvis Savienībā, kas iecelts, piemērojot Regulas (ES) 2018/858 13. panta 4. punktu, var pildīt pienākumus saskaņā ar šā punkta pirmās daļas a) un b) apakšpunktu.

3. Ražotāji pierāda saviem ražotājiem atbilstību 2. punktā noteiktajām prasībām.

4. Ražotāji dalībvalsts tirgū dara pieejamus tikai to ražotāju transportlīdzekļus, kuri ir pierādījuši atbilstību 2. punktā noteiktajām prasībām.

5. Dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis ir kļuvis par nolietotu transportlīdzekli, pārbauda ražotāju un to pilnvaroto pārstāvju atbilstību šā panta 1. un 2. punktam. Pārraudzības pamatā ir informācija, ko ražotāji un to pilnvarotie pārstāvji sniedz kompetentajām iestādēm par 1. un 2. punkta īstenošanu un verificē, jo īpaši par šā panta 1. punktā minēto nolietoto transportlīdzekļu apsaimniekošanas izmaksu aprēķināšanu un sadalījumu, pienācīgi ņemot vērā uzņēmējdarbības konfidencialitāti un citus apsvērumus saistībā ar konkurētspēju.

6. Ja tas nepieciešams, lai nodrošinātu atbilstību šim pantam, un ņemot vērā informāciju, ko dalībvalstis sniegušas saskaņā ar šā panta 2. un 5. punktā minētajām sadarbības un pārraudzības darbībām, Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar šīs regulas 51. pantu pieņemt deleģētos aktus. Šādu aktu mērķis jo īpaši ir novērst vienotā tirgus kropļojumus un nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus ekonomikas dalībniekiem, kas iedibināti Savienībā un ārpus tās. Deleģētajos aktos var paredzēt detalizētus noteikumus par ražotāju, jo īpaši ārpus Savienības iedibinātu ražotāju, ražotāju pilnvaroto pārstāvju, dalībvalstu un atkritumu apsaimniekošanas operatoru, pienākumiem un šajā pantā minēto mehānismu iezīmēm.

3. IEDAĻA

Nolietotu transportlīdzekļu savākšana

23. pants

Nolietotu transportlīdzekļu savākšana

1. Ražotāji nodrošina, ka visi transportlīdzekļi, kurus tie pirmo reizi darījuši pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā, tiek savākti, kad minētie transportlīdzekļi kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem.

2. Šā panta 1. punkta nolūkā ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 17. panta 1. punktu, izveido savākšanas sistēmas, tai skaitā savākšanas punktus, vai piedalās to izveidē.

Dalībvalstis pieņem nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 17. panta 1. punktu, izveido savākšanas sistēmas visiem nolietotajiem transportlīdzekļiem.

3. Ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 17. panta 1. punktu, nodrošina, ka šā panta 2. punktā minētās savākšanas sistēmas:

a) aptver visu dalībvalsts teritoriju;

b) ir nodrošinātas ar pilnvarotu apstrādes punktu vai savākšanas punktu pienācīgu pieejamību, ņemot vērā iedzīvotāju skaitu un blīvumu un sagaidāmo nolietoto transportlīdzekļu apjomu, neaprobežojoties tikai ar teritorijām, kurās savākšana un vēlāka apstrāde ir visrentablākā;

c) nodrošina transportlīdzekļu remontā radušos daļu atkritumu savākšanu;

d) nodrošina iespēju savākt nolietotus transportlīdzekļus neatkarīgi no to izcelsmes;

e) nodrošina iespēju visus nolietotos transportlīdzekļus bez maksas nogādāt uz savākšanas punktiem vai pilnvarotiem apstrādes punktiem, kā noteikts 24. panta 2. punktā.

4. Ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 17. panta 1. punktu, savās tīmekļa vietnēs publicē un regulāri atjaunina savākšanas punktu un pilnvarotu apstrādes punktu sarakstu un rīko izglītojošas kampaņas, kurās popularizē nolietotu transportlīdzekļu savākšanas sistēmas un informē par sekām videi, kuras rada nepareiza nolietotu transportlīdzekļu savākšana un darbības ar tiem. Dalībvalstis var pieprasīt, lai izglītojošās kampaņas tiktu koordinētas dalībvalstī, sadarbojoties gan ar ražotājiem vai ražotāju atbildības organizācijām, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 17. panta 1. punktu, gan ar kompetentajām iestādēm.

5. Dalībvalstis var pilnvarot savākšanas punktus, kas nav pilnvaroti apstrādes punkti, savākt nolietotus transportlīdzekļus.

Savākšanas punkti saņem kompetentās iestādes atļauju saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 23. pantu un izpilda minētajā atļaujā paredzētos nosacījumus. Lai izdotu atļauju, kompetentā iestāde pārliecinās, ka attiecīgajai struktūrai vai uzņēmumam ir spējas, kas nepieciešamas šādu pienākumu izpildei:

- a) savākt nolietotus transportlīdzekļus un uz laiku uzglabāt tos saskaņā ar VIII pielikuma A daļu;
- b) sagatavoties savāktu nolietoto transportlīdzekļu nogādāšanai uz pilnvarotiem apstrādes punktiem, novēršot šķidrumu nejaušu noplūdi un neatļautu piekļuvi savākšanas punktam;
- c) garantēt, ka visi savāktie nolietotie transportlīdzekļi tiek nogādāti uz pilnvarotu apstrādes punktu divu mēnešu laikā no nolietotā transportlīdzekļa saņemšanas.

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

24. pants

Nolietotu transportlīdzekļu piegāde

1. Transportlīdzekļa, kas kļūst par nolietotu transportlīdzekli, īpašnieks un jebkurš ekonomikas dalībnieks, kas rīkojas transportlīdzekļa īpašnieka vārdā, bez nepamatotas kavēšanās to nogādā pilnvarotā apstrādes punktā vai savākšanas punktā. Minētais pienākums neattiecas uz dzīvojamajiem autofurgoniem, kā minēts Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma A daļas 5.1. punktā, kas ir kļuvuši par nolietotiem transportlīdzekļiem, ja minētos transportlīdzekļus izmanto dzīvošanai.

Visus nolietotos transportlīdzekļus, kuru īpašnieku nevar identificēt, nogādā uz pilnvarotiem apstrādes punktiem.

2. Nolietota transportlīdzekļa nogādāšana uz pilnvarotu apstrādes punktu vai savākšanas punktu ir pieejama transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam bez maksas, ja vien nolietotajam transportlīdzeklim netrūkst kādu būtisku transportlīdzekļa daļu vai sastāvdaļu, vai tas nesatur atkritumus, kas tam pievienoti.

3. Šā panta nolūkā būtiskas daļas jo īpaši ir šādas:

- a) e-piedziņas elektromotori;
- b) elektrotransportlīdzekļa baterijas;
- c) motori;
- d) vairāki lieli virsbūves gabali.

4. Ja nolietotā transportlīdzeklī nav elektrotransportlīdzekļa baterijas, nolietota transportlīdzekļa piegāde paliek bez maksas, ja transportlīdzekļa pēdējais īpašnieks iesniedz dokumentāciju, kas pierāda, ka ar elektrotransportlīdzekļa bateriju rīkojas profesionāls operators saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1542.

5. Tādu transportlīdzekļu gadījumā, kurus apdrošināšanas sabiedrības ir atzinušas par pilnīgiem tehniskiem zaudējumiem, šādu nolietotu transportlīdzekļu piegāde ir bez maksas, neraugoties uz to, ka trūkst 2. punktā noteikto būtisko daļu.

25. pants

Likvidācijas sertifikāts

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

4. IEDAĻA

Nolietotu transportlīdzekļu apstrāde

26. pants

Pilnvaroto apstrādes punktu pienākumi

1. Pilnvaroti apstrādes punkti nodrošina, ka visi nolietotie transportlīdzekļi un to daļas, sastāvdaļas un materiāli, kā arī transportlīdzekļu remontā radušies daļu atkritumi tiek pieņemti un apstrādāti atbilstoši to atļauju nosacījumiem, kā arī saskaņā ar šo regulu. Nolietotu transportlīdzekļu apstrādi var veikt atsevišķi viens pilnvarots apstrādes punkts vai, izņemot atsārņošanu, sadarbībā ar citiem pilnvarotiem apstrādes punktiem.
2. Pilnvaroti apstrādes punkti:
 - a) uzglabā (pat īslaicīgi) visus nolietotos transportlīdzekļus, to daļas, sastāvdaļas un materiālus atbilstoši VIII pielikuma A daļā noteiktajām minimālajām prasībām;
 - b) atsārņo visus nolietotos transportlīdzekļus atbilstoši 28. pantam un VIII pielikuma B daļā noteiktajām minimālajām prasībām;
 - c) demontē no nolietotajiem transportlīdzekļiem VIII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas saskaņā ar 29. un 30. pantu;
 - d) visus nolietotos transportlīdzekļus un to daļas, sastāvdaļas un materiālus apstrādā saskaņā ar šīs regulas 27. līdz 31., 33., 34. un 35. pantu un VIII pielikumu, atkritumu apsaimniekošanas hierarhiju un vispārīgajām prasībām, kas noteiktas Direktīvas 2008/98/EK 4. pantā;
 - e) attiecīgā gadījumā izmanto labākos pieejamos tehniskos paņēmienus, kā definēts Direktīvas 2010/75/ES 3. panta 10) punktā;

- f) apstrādā saņemto nolietoto transportlīdzekli 12 mēnešu laikā pēc piegādes dienas.

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

3. Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar 51. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu VIII pielikumu, nolietotu transportlīdzekļu apstrādes minimālās prasības pielāgojot zinātnes un tehnikas progresam attīrīšanas tehnoloģiju jomā, tostarp:

- a) pievienojot, dzēšot vai pārskatot VIII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas;
- b) pārskatot mērķa vērtības VIII pielikuma G daļas 2. punktā uzskaitītajām izvadmateriāla frakcijām;
- c) papildinot VIII pielikuma G daļas 2. punkta b) un c) apakšpunkta alumīnija sakausējumu veidu uzskaitījumu;
- d) pievienojot kvalitātes prasības, lai uzlabotu reciklējamās plastmasas atdalīšanu un mērķvērtības turpmākas reciklēšanas tehnoloģijām, kas piemērojamas VIII pielikuma G daļas 2. punktam.

4. Dalībvalstis mudina pilnvarotos apstrādes punktus ieviest sertificētas vides pārvaldības sistēmas un veikt revīzijas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1221/2009.

27. pants

Vispārīgas prasības sasmalcināšanai

1. No 2029. gada 1. septembra pilnvarotie apstrādes punkti un citi atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas veic sasmalcināšanas darbības, pieprasa, lai nolietotie transportlīdzekļi, kuri tiem piegādāti sasmalcināšanai, vai lielas strukturālās daļas un sastāvdaļas no N₂, N₃, M₂, M₃ un O kategorijas nolietotiem transportlīdzekļiem, kas tiem piegādāti sasmalcināšanai vai sagriešanai, būtu:

- a) atsārņoti saskaņā ar 28. pantu un to daļas un sastāvdaļas demontētas saskaņā ar 29. pantu; un
- b) nogādāti kopā ar likvidācijas sertifikātu, kas izdots par attiecīgo nolietoto transportlīdzekli, kopiju.

2. Pilnvarotie apstrādes punkti un atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas veic sasmalcināšanas darbības un saņem nolietotus transportlīdzekļus, kuri neatbilst 1. punktā noteiktajām prasībām:

- a) ziņo par neatbilstību kompetentajai iestādei, tostarp, norādot tās fiziskās vai juridiskās personas vārdu, uzvārdu/nosaukumu un kontaktinformāciju, kura nogādāja nolietoto transportlīdzekli pilnvarotajā apstrādes punktā vai citam atkritumu apsaimniekošanas operatoram sasmalcināšanai;
- b) atturas izmantot minētos nolietotos transportlīdzekļus sasmalcināšanas darbībās, ja kompetentā iestāde neatļauj šādas darbības, vai līdz brīdim, kad ir veikti vajadzīgie pasākumi, lai apstrādātu nolietoto transportlīdzekli saskaņā ar 28. un 29. pantu un izdotu likvidācijas sertifikātu saskaņā ar 25. pantu.

3. Pilnvarotajiem apstrādes punktiem un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, kas veic nolietotu transportlīdzekļu sasmalcināšanu, ir atļauts nolietotus transportlīdzekļus, to daļas, sastāvdaļas un materiālus jaukt ar citiem atkritumiem, tostarp iepakojuma atkritumiem un elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumiem, tikai tad, ja ir izpildīti VIII pielikuma G daļas 1. un 2. punktā noteiktie kritēriji un robežvērtības.

28. pants

Nolietotu transportlīdzekļu atsārņošana

1. Pēc nolietota transportlīdzekļa nogādāšanas uz pilnvaroto apstrādes punktu 30 dienu laikā šis punkts atsārņo minēto transportlīdzekli pirms tā turpmākas apstrādes atbilstoši VIII pielikuma B daļā noteiktajām minimālajām prasībām.

2. VIII pielikuma B daļā uzskaitītās šķidrās vielas un šķidrumus savāc un uzglabā atsevišķi atbilstoši VIII pielikuma A daļā noteiktajām prasībām. Atkritumēļļas savāc un uzglabā atsevišķi no citiem šķidrumiem un apstrādā saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 21. pantu.

3. Daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas satur šīs regulas 5. panta 4. punktā minētās vielas, demontē no nolietotajiem transportlīdzekļiem un apstrādā saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 17. pantu.

4. Baterijas atsevišķi demontē no nolietotajiem transportlīdzekļiem un uzglabā speciālā vietā to turpmākai apstrādei saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 70. panta 3. punktu.

5. Daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas ir atsārņoti, apstrādā un apzīmē saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 18. un 19. pantu.

6. Pilnvarotais apstrādes punkts dokumentē nolietoto transportlīdzekļu atsārņošanu, reģistrējot VIII pielikuma B daļas 4. punktā uzskaitīto informāciju, un paziņo minēto informāciju par katru kalendāro gadu dalībvalsts kompetentajai iestādei.

29. pants

Daļu un sastāvdaļu obligāta demontāža atkalizmantošanai, pārražošanai, pārjaunošanai un reciklēšanai pirms sasmalcināšanas

1. No 2029. gada 1. septembra pilnvarotie apstrādes punkti nodrošina, ka pēc 28. pantā minēto atsārņošanas darbību pabeigšanas VIII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas tiek demontētas no nolietotā transportlīdzekļa pirms tā sasmalcināšanas vai sablīvēšanas.

Pilnvaroti apstrādes punkti demontē nesagraujošā veidā VIII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas ar atkalizmantošanas, pārražošanas vai pārjaunošanas potenciālu.

Šā punkta otro daļu nepiemēro, ja pilnvarotais apstrādes punkts pierāda, ka VIII pielikuma C daļā uzskaitīto daļu un sastāvdaļu manuāla izjaukšana vai pusautomatizēta vai automatizēta demontāža nesagraujošā veidā rada nesamērīgas ekonomiskās izmaksas, ko nevar kompensēt ar ieņēmumiem, kuri gaidāmi no minēto daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanas, pārražošanas vai pārjaunošanas.

2. Pilnvarotam apstrādes punktam nav jādemonē VIII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas, izņemot tās, kuras saskaņā ar šā panta 1. punktu jānoņem nesagraujošā veidā, ja tas pierāda, ka ar pēcsmalcināšanas tehnoloģijām materiālus no VII pielikuma C daļas otrajā slejā uzskaitītajām daļām un sastāvdaļām var atdalīt tikpat efektīvi kā manuālos izjaukšanas procesos vai pusautomatizētos vai automatizētos izjaukšanas procesos un ka ir izpildīti VIII pielikuma G daļas 1. un 2. punkta kritēriji un robežvērtības.

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

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

Pilnvarotie apstrādes punkti šā punkta pirmajā daļā minētajā uzskaitē ietverto informāciju iesniedz kompetentajai iestādei saskaņā ar 50. panta 6. punktu.

30. pants

Prasības demontētajām daļām un sastāvdaļām

1. Visas daļas un sastāvdaļas, kas demontētas no nolietota transportlīdzekļa atbilstoši 29. panta 1. punktam, novērtē, lai noteiktu, vai tās ir piemērotas:

- a) atkalizmantošanai saskaņā ar VIII pielikuma D daļas 1. punkta a) apakšpunktu;
- b) pārražošanai vai pārjaunošanai saskaņā ar VIII pielikuma D daļas 1. punkta b) apakšpunktu;
- c) reciklēšanai; vai
- d) citām apstrādes darbībām, ņemot vērā VIII pielikuma F daļā noteiktās specifiskās apstrādes prasības.

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

2. Demontētās daļas un sastāvdaļas, kas piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai:

- a) apzīmē saskaņā ar VIII pielikuma D daļas 2. punktu; un
- b) pienācīgi aizsargā pret bojājumiem transportēšanas, iekraušanas un izkraušanas laikā.

3. Šīs regulas VIII pielikuma E daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas neizmanto atkārtoti, ja vien 1. punktā minētais novērtējums neapstiprina, ka šo daļu un sastāvdaļu izmantošana atbilst piemērojamajām transportlīdzekļu prasībām, kas noteiktas Regulās (ES) 2018/858 un (ES) Nr. 168/2013. Minētās daļas un sastāvdaļas var nodot citam ekonomikas dalībniekam atkalizmantošanai tikai tad, ja tās uzstāda kvalificēts remonta un uzturēšanas operators.

4. No nolietotiem transportlīdzekļiem vai remonta un uzturēšanas darbībām savāktas daļas un sastāvdaļas, kas atzītas par piemērotām atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, neuzskata par atkritumiem. Pilnvarotie apstrādes punkti attiecīgajām valsts iestādēm pēc pieprasījuma dara pieejamu:

a) dokumentāciju, kas apliecina 1. punktā minēto novērtējumu, kas pierāda, ka daļas un sastāvdaļas ir piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai; un

b) ar minēto daļu un sastāvdaļu nodošanu saistītā rēķina vai līguma kopiju.

5. Šo pantu nepiemēro baterijām, uz kurām attiecas Regula (ES) 2023/1542.

6. Pilnvaroti apstrādes punkti nodrošina, ka demontētās daļas un sastāvdaļas, kas nav piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, tiek nosūtītas apstrādei saskaņā ar 1. punkta pirmās daļas c) un d) apakšpunktu.

31. pants

Lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu tirdzniecība

1. No 2029. gada 1. septembra ikviens ekonomikas dalībnieks, kas pārdod lietotas, pārražotas vai pārjaunotas rezerves daļas un sastāvdaļas, nodrošina, ka daļas un sastāvdaļas ir marķētas ar marķējumu, ko uzlikuši pilnvaroti apstrādes punkti saskaņā ar 30. panta 2. punkta a) apakšpunktu.

2. Ja lietotas, pārražotas vai pārjaunotas daļas un sastāvdaļas tiek tirgotas patērētājiem, ekonomikas dalībnieki nodrošina, ka šīs daļas un sastāvdaļas var saglabāt savas vajadzīgās funkcijas un veiktspēju parastas lietošanas gaitā un atbilst citām prasībām, ko piemēro saskaņā ar Direktīvu (ES) 2019/771 tirgotām precēm.

3. Šā panta 1. un 2. punktā noteiktās prasības ekonomikas dalībniekiem piemēro neatkarīgi no izmantotās tirdzniecības metodes, tostarp pārdošanas tiešsaistē.

32. pants

Daļu un sastāvdaļu atkalizmantošana, pārražošana un pārjaunošana

1. No 2029. gada 1. septembra dalībvalstis stimulē daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārražošanu, modernizēšanu un pārjaunošanu neatkarīgi no tā, vai tās demontētas transportlīdzekļa lietošanas vai kalpošanas laika beigu posmā.

Pirmajā daļā minētie stimuli var ietvert:

a) prasību uzturēšanas un remonta operatoriem piedāvāt klientiem saremontēt transportlīdzekli ar lietotām, pārražotām vai pārjaunotām daļām un sastāvdaļām papildus piedāvājumam saremontēt transportlīdzekli ar jaunām daļām un sastāvdaļām ar noteikumu, ka šāda prasība ir formulēta tā, lai neradītu pārmērīgas izmaksas vai administratīvo slogu mikrouzņēmumiem un mazajiem uzņēmumiem;

b) ekonomiskus stimulus, kas paredzēti, lai stimulētu lietotu, pārražotu vai pārjaunotu rezerves daļu un sastāvdaļu tirgu.

2. Dalībvalstis atkritumu rašanās novēršanas programmās, kas vajadzīgas saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 29. pantu, iekļauj šā panta 1. punktā minētos stimulus.

3. Komisija veicina informācijas apmaiņu un paraugprakses kopīgošanu starp dalībvalstīm par 1. punktā minētajiem stimuliem.

Komisija pārbauda dalībvalstu īstenoto stimulu efektivitāti.

33. pants

Atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītāji

1. No 2030. gada 1. janvāra dalībvalstis pieņem nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, kas ieceltas saskaņā ar 17. panta 1. punktu, nodrošina, ka atkritumu apsaimniekošanas operatori sasniedz šādus mērķrādītājus:

- a) atkalizmantošana un atgūšana, rēķinot kopā, aptver vismaz 95 % no transportlīdzekļa vidējās masas gadā, izņemot baterijas;
- b) atkalizmantošana un reciklēšana, rēķinot kopā, aptver vismaz 85 % no transportlīdzekļa vidējās masas gadā, izņemot baterijas.

2. No 2032. gada 1. janvāra dalībvalstis pieņem nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, kas ieceltas saskaņā ar 17. panta 1. punktu, nodrošina, ka atkritumu apsaimniekošanas operatori sasniedz gada mērķrādītāju plastmasas reciklēšanai vismaz 30 % apmērā no kopējās vidējās plastmasas masas nolietotajos transportlīdzekļos.

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

34. pants

Aizliegums apglabāt atkritumu poligonos neinertus atkritumus

No 2029. gada 1. septembra atkritumu poligonos nepieņem neinertus atkritumus saturošas smalcinātāja smagās un smalcinātāja vieglās frakcijas, kas paliek pēc nolietotu transportlīdzekļu apstrādes, ja tās pārsniedz VIII pielikuma G daļas 2. punkta d) un e) apakšpunktā norādītās robežvērtības.

35. pants

Nolietotu transportlīdzekļu sūtījumi

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

2. Nolietotu transportlīdzekļu sūtījumus no Savienības uz trešo valsti saskaņā ar šā panta 1. punktu ieskaita 33. pantā noteikto pienākumu un mērķrādītāju izpildē tikai tad, ja nolietoto transportlīdzekļu eksportētājs iesniedz galamērķa kompetentās iestādes apstiprinātus apliecinājošus dokumentus, kas pierāda, ka apstrāde notikusi apstākļos, kurus uzskata par līdzvērtīgiem šajā regulā noteiktajām prasībām un citos Savienības tiesību aktos noteiktajām vides un cilvēka veselības aizsardzības prasībām.

V NODAĻA

ĪPAŠUMTIESĪBU NODOŠANA UN ATŠKIRĪBA STARP LIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM UN NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM

36. pants

Lietotu transportlīdzekļu īpašumtiesību nodošana Savienībā

1. Lai nodotu īpašumtiesības uz lietotu transportlīdzekli Savienībā, ekonomikas dalībnieks jebkurai fiziskai vai juridiskai personai, kas ir ieinteresēta iegūt īpašumtiesības uz attiecīgo transportlīdzekli, uzrāda dokumentāciju, kas pierāda, ka tas nav noliegts transportlīdzeklis, neatkarīgi no izmantotās tirdzniecības metodes, tostarp ja tiek izmantotas īpašas izsoles ekonomikas dalībniekiem, distances līgumi vai tiešsaistes platformas. Minētajā dokumentācijā pierāda, ka tas ir braukšanas kārtībā esošs transportlīdzeklis, vai ietver novērtējumu saskaņā ar I pielikumu, kas pierāda, ka tas nav noliegts transportlīdzeklis.

2. Lai nodotu īpašumtiesības uz lietotu transportlīdzekli Savienībā, fiziskām personām, kas nav ekonomikas dalībnieki, 1. punktā minētā dokumentācija ir jāiesniedz tikai tad, ja:

a) apdrošināšanas sabiedrība ir atzinusi transportlīdzekli par pilnīgu ekonomisko zaudējumu;

b) pārdošanas darījums tiek pilnībā noslēgts tiešsaistes platformā, neveicot transportlīdzekļa fizisku nodošanu starp pārdevēju un pircēju vai personām, kas rīkojas to vārdā.

37. pants

Transportlīdzekļa statuss

1. Novērtējot negadījumā iesaistītā transportlīdzekļa bojājumus, apdrošināšanas sabiedrība vai jebkurš cits automobiļu eksperts, kas veic novērtējumu tās vārdā, novērtē arī to, vai transportlīdzeklis ir noliegts transportlīdzeklis saskaņā ar I pielikumu.

2. Ja pastāv šaubas par to, vai lietots transportlīdzeklis ir noliegts transportlīdzeklis, kompetentās iestādes var pieprasīt, lai transportlīdzekļa īpašnieks iesniedz dokumentāciju, kas apliecina, ka attiecīgais transportlīdzeklis nav noliegts transportlīdzeklis. Šajā dokumentācijā ietilpst novērtējums saskaņā ar I pielikumu vai derīgs tehniskās apskates sertifikāts.

3. Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar šīs regulas 51. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu I pielikumā norādītos kritērijus, pēc kuriem nosaka, vai lietots transportlīdzeklis ir noliegts transportlīdzeklis, ar noteikumu, ka izsekojamības, remontējamības un drošuma jomā panāktais tehnoloģiskais progress pamato tādu gadījumu ierobežošanu, kad transportlīdzekli uzskata par noliegtu transportlīdzekli.

VI NODAĻA

LIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU EKSPORTS UZ TREŠĀM VALSTĪM

38. pants

Kompetentā iestāde lietotu transportlīdzekļu eksportam uz trešām valstīm

1. Dalībvalstis norīko vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kas atbild par šajā nodaļā noteiktajiem pienākumiem.
2. Līdz 2027. gada 30. septembrim dalībvalstis paziņo Komisijai atbilstoši 1. punktam norīkoto kompetento iestāžu nosaukumus un adreses. Dalībvalstis par visām minēto kompetento iestāžu nosaukuma vai adreses izmaiņām bez liekas kavēšanās informē Komisiju.

39. pants

Kontroles un prasības attiecībā uz lietotu transportlīdzekļu eksportu

1. No 2031. gada 1. septembra eksportam paredzētiem lietotiem transportlīdzekļiem piemēro šajā nodaļā noteiktās kontroles un prasības.
2. Šī nodaļa neskar citus šīs regulas noteikumus, kā arī citus Savienības tiesību aktus, kas reglamentē preču izlaišanu eksportam, jo īpaši Regulu (ES) Nr. 952/2013 un tās 46., 47., 267. un 269. pantu.
3. Lietotus transportlīdzekļus drīkst eksportēt tikai tad, ja tie:
 - a) nav nolietoti transportlīdzekļi un
 - b) eksporta deklarācijas iesniegšanas dienā ir labā tehniskā stāvoklī, ja vien tie nav atzīti par īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļiem saskaņā ar 2. panta 2. punkta f) apakšpunktu un II pielikumu.
4. Par katru eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekli muitas dienestiem sniedz vai dara pieejamu šādu informāciju:
 - a) lietotā transportlīdzekļa VIN un tās dalībvalsts identifikāciju, kurā transportlīdzeklis bijis pēdējoreiz reģistrēts;
 - b) paziņojumu, kas apliecina, ka lietotais transportlīdzeklis atbilst šā panta 3. punktā noteiktajām prasībām, vai sertifikātu, kas minēts II pielikumā.
5. Lai pārliecinātos par atbilstību šai nodaļai attiecībā uz atļauju lietotu transportlīdzekli izlaist eksportam:
 - a) līdz brīdim, kad sāk darboties 46. panta 4. punktā minētais starpsavienojums, muitas dienesti apmainās ar informāciju un sadarbojas ar kompetentajām iestādēm saskaņā ar 45. pantu un, ja nepieciešams, ņem vērā šādu informācijas apmaiņu un sadarbību, lai ļautu lietotu transportlīdzekli izlaist eksportam;
 - b) kad ir sācis darboties 46. panta 4. punktā minētais starpsavienojums, piemēro 40. pantu, 41. panta 2. un 3. punktu un 43. panta 3. punktu, un paziņojumu sniegšana un cita informācijas apmaiņa saskaņā ar 42., 43. un 44. pantu notiek, izmantojot minētās elektroniskās sistēmas.

6. Eksportam paredzētam lietotam transportlīdzeklim nepiemēro:
- a) ierakstu deklarētāja reģistros, ievērojot Regulas (ES) Nr. 952/2013 182. pantu;
- b) pašnovērtējumu, ievērojot Regulas (ES) Nr. 952/2013 185. pantu.

40. pants

Informācijas par transportlīdzekļa statusu automatizēta verifikācija

1. Pirms lietota transportlīdzekļa izlaišanas eksportam muitas dienesti elektroniski un automātiski, izmantojot 46. panta 4. punktā minētās elektroniskās sistēmas, verificē, vai, pamatojoties uz VIN un informāciju par pēdējās reģistrācijas dalībvalsti, transportlīdzeklis ir braukšanas kārtībā. Minēto pienākumu nepiemēro attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri ir atzīti par īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļiem saskaņā ar 2. panta 2. punkta f) apakšpunktu un II pielikumu.
2. Ja informācija, kas sniegta vai darīta pieejama muitas dienestiem, neatbilst informācijai valsts transportlīdzekļu reģistros un valsts elektroniskajās sistēmās par transportlīdzekļu tehnisko stāvokli atbilstoši 1. punktam, muitas dienesti neizlaiž konkrēto transportlīdzekli eksportam un, izmantojot minētās sistēmas, par to informē attiecīgo fizisko vai juridisko personu.

41. pants

Riska pārvaldība un muitas kontroles

1. Lai panāktu 39. pantā paredzēto noteikumu izpildi, muitas dienesti veic eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu kontroles saskaņā ar riska pārvaldības un muitas kontroles noteikumiem, kas paredzēti Regulā (ES) Nr. 952/2013. Neskarot šīs regulas 40. pantu, šādas kontroles primāri pamato ar riska analīzi, kā noteikts Regulā (ES) Nr. 952/2013.
2. Papildus šā panta 1. punktā minētajai riska pārvaldībai, tiklīdz sāk darboties 46. pantā minētais starpsavienojums, 46. panta 1. punktā minētās elektroniskās sistēmas ietver informāciju par to, vai eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis atbilst konkrētajiem nosacījumiem saistībā ar vides un ceļu satiksmes drošības aizsardzību saskaņā ar šā panta 3. punktu, un muitas dienesti to automātiski un elektroniski verificē, izmantojot 46. panta 4. punktā minēto starpsavienojumu.
3. Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar 51. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai papildinātu šo regulu, nosakot šā panta 2. punktā minētos atbilstības nosacījumus saistībā ar konkrētiem nosacījumiem, ko lietotu transportlīdzekļu importam piemēro importēšanas trešā valsts saistībā ar vides un ceļu satiksmes drošības aizsardzību, kad šī trešā valsts ir paziņojusi Komisijai šādus nosacījumus. Minētie nosacījumi ir verificējami attiecībā pret informāciju, kas pieejama 46. panta 1. punktā minētajās elektroniskajās sistēmās.
4. Komisija īpašā tiešsaistes portālā publicē un regulāri atjaunina paziņotos konkrētos nosacījumus, kas saistīti ar vides aizsardzību vai ceļu satiksmes drošību un ko noteikušas 3. punktā minētās trešās valstis.

42. pants

Apturēšana

1. Ja ir pamatoti iemesli uzskatīt, ka eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis varētu neatbilst šīs nodaļas prasībām, muitas dienesti aptur konkrētā lietotā transportlīdzekļa izlaišanu eksportam, nekavējoties informē saskaņā ar 38. pantu norīkotās kompetentās iestādes par apturēšanu un nosūta visu attiecīgo informāciju, kas vajadzīga kompetentajām iestādēm, lai noteiktu, vai lietotais transportlīdzeklis atbilst šīs regulas prasībām un vai to var izlaist eksportam.

2. Lai noteiktu, vai lietots transportlīdzeklis, kam piemēro apturēšanu, kā minēts 1. punktā, atbilst šai regulai, kompetentās iestādes var no jebkuras konkrētā lietotā transportlīdzekļa eksportā iesaistītās personas pieprasīt papildu informāciju, tai skaitā informāciju par transportlīdzekļa pārdošanu vai tā īpašumtiesību nodošanu, piemēram, rēķina vai līguma kopiju un dokumentus, kas apliecina, ka lietotais transportlīdzeklis ir paredzēts turpmākai izmantošanai.

43. pants

Izlaišana eksportam

1. Ja lietota transportlīdzekļa izlaišana eksportam ir apturēta saskaņā ar 42. pantu, konkrēto lietoto transportlīdzekli izlaiž eksportam, kad ir izpildītas visas pārējās prasības un formalitātes saistībā ar šādu izlaišanu un kad ir izpildīts kāds no šādiem nosacījumiem:

- a) saskaņā ar 38. pantu norīkotās kompetentās iestādes četru darbdienu laikā no apturēšanas sākuma nav pieprasījušas muitas dienestiem turpināt apturēšanu; vai
- b) saskaņā ar 38. pantu norīkotās kompetentās iestādes ir informējušas muitas dienestus, ka tās apstiprina izlaišanu eksportam atbilstoši šai nodaļai.

2. Izlaišanu eksportam neuzskata par pierādījumu atbilstībai Savienības tiesību aktiem un jo īpaši šai regulai un Regulai (ES) Nr. 952/2013.

3. Muitas dienesti, izmantojot 46. panta 4. punktā minēto starpsavienojumu, automātiski paziņo transportlīdzekļu reģistrācijas iestādei pēdējās reģistrācijas dalībvalstī par transportlīdzekļa izvešanu no Savienības. Transportlīdzekļu reģistrācijas iestāde savā valsts transportlīdzekļu reģistrā veic ierakstu, ka transportlīdzeklis ir eksportēts uz trešo valsti.

44. pants

Atteikums izlaist eksportam

1. Ja kompetentā iestāde secina, ka lietots transportlīdzeklis, attiecībā uz kuru paziņots par apturēšanu saskaņā ar 42. pantu, neatbilst šai nodaļai, kompetentā iestāde nekavējoties pieprasa muitas dienestiem neizlaist to eksportam un informē tās par neatbilstību.

2. Saņemot paziņojumu no kompetentās iestādes atbilstoši 1. punktam, muitas dienesti neizlaiž lietoto transportlīdzekli eksportam.

45. pants

Iestāžu sadarbība un informācijas apmaiņa

1. Dalībvalstu kompetentās iestādes savstarpēji palīdz cita citai šīs nodaļas īstenošanā, apmainoties ar informāciju divpusējā līmenī, jo īpaši, lai verificētu transportlīdzekļa statusu, tostarp verificētu transportlīdzekļa reģistrācijas statusu dalībvalstī, kurā tas iepriekš bijis reģistrēts.
2. Attiecīgā gadījumā dalībvalstu kompetentās iestādes arī sadarbojas ar trešo valstu administratīvajām iestādēm. Šāda sadarbība var ietvert būtiskās informācijas kopīgošanu, kopīgu inspekciju veikšanu un citu veidu savstarpēju palīdzību, ko uzskata par nepieciešamu, lai nodrošinātu atbilstību piemērojamiem tiesību aktiem un noteikumiem, kuri reglamentē lietotu transportlīdzekļu eksportu.
3. Muitas dienesti un dalībvalstu kompetentās iestādes sadarbojas saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 47. panta 2. punktu un apmainās ar informāciju, kas nepieciešama to funkciju veikšanai saskaņā ar šo regulu, arī izmantojot elektroniskos līdzekļus. Muitas dienesti saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 12. panta 1. punktu un 16. panta 1. punktu tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā ir nodibināts tirgus dalībnieks vai tirgotājs, var paziņot konfidenciālu informāciju, ko muitas dienesti ieguvuši, pildot savus pienākumus, vai kas muitas dienestiem ir sniegta konfidenciāli.
4. Ja kompetentās iestādes ir saņēmušas informāciju saskaņā ar 1. līdz 3. punktu, minētās kompetentās iestādes var paziņot minēto informāciju citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm.
5. Ar risku saistītas informācijas apmaiņa notiek šādi:
 - a) starp muitas dienestiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 46. panta 5. punktu;
 - b) starp muitas dienestiem un Komisiju saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 47. panta 2. punktu;
 - c) starp muitas dienestiem un kompetentajām iestādēm, tai skaitā citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 47. panta 2. punktu.

46. pants

Elektroniskās sistēmas

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

2. Elektroniskā sistēma *MOVE-HUB*, kas minēta 1. punktā, nodrošina vismaz šādas funkcijas:

a) datu apmaiņu reāllaikā ar valsts transportlīdzekļu reģistriem un ar to saistītajām dalībvalstu valsts elektroniskajām transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa sistēmām;

b) Direktīvas 2014/45/ES II pielikumā minētajā tehniskās apskates sertifikātā sniegto datu automatizētu elektronisku pārbaudi par transportlīdzekļa reģistrācijas pirmo dienu, kā arī par dalībvalsti, kurā transportlīdzeklis bijis pēdējoreiz reģistrēts, kā minēts Direktīvā 1999/37/EK, lai noteiktu, vai eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis atbilst 39. pantā, 40. panta 1. punktā un 41. pantā noteiktajām prasībām;

c) pieslēgšanos ES vienloga videi muitas jomā saskaņā ar Regulu (ES) 2022/2399, lai apmainītos ar datiem un atbalstītu 40. panta 1. punktā un 41. panta 2. punktā minētās informācijas apmaiņas procesu, kā arī lai atbalstītu 42., 43. un 44. pantā minētos paziņojumus;

d) sadarbības ar trešām valstīm atbilstoši 45. panta 2. punktam nolūkos – nodrošina elektronisku informācijas apmaiņu ar trešo valstu kompetentajām iestādēm, kas atbilstoši 41. panta 2. punktam paziņojušas Komisijai konkrētus nosacījumus lietotu transportlīdzekļu importam, kurus tās piemēro.

3. Dalībvalstis savus valsts transportlīdzekļu reģistrus un valsts elektroniskās transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa sistēmas savieno ar 1. punktā minēto elektronisko sistēmu *MOVE-HUB*. Šis savienojums sāk darboties divu gadu laikā pēc 5. punktā minētā īstenošanas akta pieņemšanas.

4. Komisija šā panta 1. punktā minēto sistēmu *MOVE-HUB* savieno ar Eiropas Savienības muitas vienloga dokumentu apmaiņas sistēmu, kas noteikta Regulas (ES) 2022/2399 4. pantā, lai varētu veikt 40. pantā un 41. panta 2. punktā minētās kontroles un varētu sniegt 42., 43. un 44. pantā minētos paziņojumus. Šis savienojums sāk darboties divu gadu laikā pēc 5. punktā minētā īstenošanas akta pieņemšanas.

5. Komisija līdz 2028. gada 30. septembrim pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka nepieciešamo kārtību 2. punktā minēto *MOVE-HUB* funkciju īstenošanai, tai skaitā tehniskos pasākumus, kas nepieciešami valsts elektronisko sistēmu savienošanai ar *MOVE-HUB*, nosacījumus savienošanai ar *MOVE-HUB*, valsts sistēmu nosūtāmos datus un formātu šo datu nosūtīšanai, izmantojot savstarpēji savienotās valsts sistēmas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 52. panta 2. punktā.

VII NODAĻA
IZPILDES PANĀKŠANA

47. pants

Inspekcijas

1. Lai panāktu šīs regulas izpildi, dalībvalstis ievieš inspekcijas stratēģijas, kuru mērķis ir atklāt nelikumīgas darbības nolietotu transportlīdzekļu, to daļu un sastāvdaļu savākšanas, apstrādes un eksporta jomā. Minētajās stratēģijās paredz 2., 3. un 4. punktā minētās inspekcijas.
2. Lai panāktu šīs regulas izpildi, dalībvalstis veic inspekcijas:
 - a) pilnvarotos apstrādes punktos;
 - b) savākšanas punktos;
 - c) citās struktūrās un pie citiem ekonomikas dalībniekiem, kas varētu būt iesaistīti nolietotu transportlīdzekļu savākšanā, apstrādē un eksportēšanā vai lietotu rezerves daļu un sastāvdaļu tirdzniecībā.
3. Kopējo 2. punktā uzskaitīto operatoru skaitu, kurus pārbauda katru kalendāro gadu, aprēķina kā vismaz 10 % no 2. punkta a) un b) apakšpunktā uzskaitītajiem operatoriem.
4. Dalībvalstis arī veic regulāras un uz risku balstītas inspekcijas par lietoto transportlīdzekļu eksportu, lai verificētu atbilstību 39. pantam.
5. Lai nošķirtu lietotus transportlīdzekļus no nolietotiem transportlīdzekļiem, dalībvalstu kompetentās iestādes var pārbaudīt lietotu transportlīdzekļu sūtījumus, ja pastāv aizdomas, ka sūtījumā ir nolietoti transportlīdzekļi, lai pārliecinātos par sūtījumu atbilstību 36. pantā un I pielikumā noteiktajām prasībām, un attiecīgi uzraudzīt šādus sūtījumus.
6. Ja dalībvalsts kompetentās iestādes konstatē, ka lietota transportlīdzekļa plānotā sūtījumā ir ietverts viens vai vairāki nolietoti transportlīdzekļi, izmaksas par tādu transportlīdzekļu pienācīgu analīzi, inspekcijām un glabāšanu, par kuriem ir aizdomas, ka tie ir nolietoti transportlīdzekļi, var iekasēt no personām, kas organizē minēto transportlīdzekļu sūtījumu.

48. pants

Sadarbība izpildes panākšanas jomā valstu līmenī un starp dalībvalstīm

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

2. Dalībvalstis cita ar citu sadarbojas divpusēji un daudzpusēji, lai veicinātu nelegālas noliegtu transportlīdzekļu apstrādes un eksporta novēršanu un atklāšanu, kā arī risinātu zudušo transportlīdzekļu jautājumu. Tās apmainās ar būtisko informāciju par transportlīdzekļa reģistrāciju, noņemšanu no uzskaites un reģistrācijas apturēšanu un atcelšanu, izmantojot 46. pantā minēto elektronisko apmaiņas sistēmu. Tās arī apmainās ar svarīgu informāciju par pilnvarotiem apstrādes punktiem un remonta un uzturēšanas operatoriem, kam nav atļaujas kā pilnvarotiem apstrādes punktiem, un citām struktūrām un ekonomikas dalībniekiem, kas drīkst veikt darbības saistībā ar noliegtu transportlīdzekļu apstrādi. Tās regulāri apmainās ar informāciju, pieredzi un zināšanām par nelikumīgām darbībām saistībā ar noliegtiem transportlīdzekļiem, izpildes pasākumiem un kopīgām darbībām izveidotajās struktūrās, piemēram, izpildes tīklos, aģentūrās un komitejā, kas izveidota, ievērojot šīs regulas 52. pantu.

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

3. Dalībvalstis informē Komisiju par to, kuri to pastāvīgie darbinieki ir atbildīgi par šā panta 2. punktā un 45. pantā minēto sadarbību.

49. pants

Sodi

Līdz 2029. gada 1. septembrim dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, kas piemērojami par šīs regulas 15. panta 1. punkta, 16. panta, 18. panta 1. punkta, 22. panta 1. un 2. punkta, 23. un 24. panta, 25. panta 1. un 2. punkta, 26. līdz 31. panta un 33., 34., 36., 37. un 39. panta pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētie sodi ir efektīvi, samērīgi un atturoši. Dalībvalstis minētos noteikumus un pasākumus nekavējoties dara zināmus Komisijai un nekavējoties paziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas tos ietekmē.

50. pants

Ziņošana Komisijai

1. No 2029. gada 1. septembra dalībvalstis apkopotā veidā par katru kalendāro gadu un formātā, ko Komisija noteikusi atbilstoši 5. punktam, dara publiski pieejamus šādus datus, kas balstīti uz informāciju un datiem, kas saņemti no ražotājiem, ražotāju atbildības organizācijām un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem:

- a) dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu skaits;
- b) to transportlīdzekļu skaits, kas pirmo reizi darīti pieejami tirgū dalībvalsts teritorijā;
- c) dalībvalstī savākto un atsārņoto noliegtu transportlīdzekļu skaits un masa;
- d) dalībvalsts teritorijā reciklēto noliegtu transportlīdzekļu skaits un masa;
- e) to noliegtu transportlīdzekļu skaits un masa, kas eksportēti vai nosūtīti turpmākai apstrādei uz citu dalībvalsti vai trešo valsti;
- f) to noliegtu transportlīdzekļu skaits un masa, kas importēti vai nosūtīti turpmākai apstrādei no trešās valsts;
- g) eksportam izlaisto lietoto transportlīdzekļu skaits un importēto lietoto transportlīdzekļu skaits;
- h) izdoto likvidācijas sertifikātu skaits;

- i) to daļu, sastāvdaļu un materiālu kopējā masa un attiecīgā gadījumā daudzums, kas demontēti no nolietotiem transportlīdzekļiem šādam nolūkam:
 - i) atkalizmantošanai;
 - ii) pārražošanai vai pārjaunošanai;
 - iii) reciklēšanai;
 - iv) atgūšanai, ieskaitot enerģijas atgūšanu;
 - v) likvidēšanai;
- j) to nolietoto transportlīdzekļu daudzums un masa, kuri apstrādāti citādi, nekā norādīts d) apakšpunktā;
- k) aizbēršanai izmantoto nolietoto transportlīdzekļu daudzums un masa;
- l) līmenis, kādā visi atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas darbojas attiecīgajā dalībvalstī, ir sasnieguši 33. pantā noteiktos mērķrādītājus;
- m) 29. panta 2. punktā noteiktā atbrīvojuma izmantošana un kā ziņotāja dalībvalsts to ir pārraudzījusi;
- n) dati par ražotāju atbildības organizācijām, tai skaitā to pārstāvēto juridisko personu nosaukumi;
- o) dati par 21. panta īstenošanu;
- p) to daļu un sastāvdaļu daudzumus, kurās ir attiecīgs kritiski svarīgo izejvielu apjoms un kuras demontētas no nolietotiem transportlīdzekļiem, un to kritiski svarīgo izejvielu daudzumus, kas atgūtas no šīm daļām un sastāvdaļām.

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

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

- 2. Datus, ko dalībvalstis darījušas pieejamus saskaņā ar 1. punktu, iesniedz kopā ar kvalitātes pārbaudes ziņojumu. Šo informāciju paziņo formātā, ko Komisija noteikusi saskaņā ar 5. punktu.
- 3. Dalībvalstis reizi piecos gados sagatavo ziņojumu, kurā kopsavilkuma veidā apraksta:
 - a) stimulus, kas ieviesti, lai veicinātu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārražošanu un pārjaunošanu saskaņā ar 32. pantu, un to aplēsto ietekmi;
 - b) to sodu un citu sankciju piemērošanu, kas to valsts tiesību aktos noteikti par šīs regulas pārkāpumiem un kas pieņemti saskaņā ar 49. pantu, ietverot sarakstu ar paziņoto pārkāpumu veidiem un veikto pasākumu veidiem;

- c) saskaņā ar 47. pantu veikto inspekciju rezultātus;
- d) definīciju “nolietots transportlīdzeklis” un “lietots transportlīdzeklis” piemērošanas veidu, kā arī praktiskās grūtības, kas radušās šajā kontekstā.

Dalībvalstis iesniedz minēto ziņojumu Komisijai sešu mēnešu laikā no tā piecu gadu perioda beigām, uz kuru tas attiecas. Pirmo ziņojumu Komisijai iesniedz līdz 2032. gada 1. septembrim.

Komisija pārskata dalībvalstu iesniegtos ziņojumus un sagatavo un publicē ziņojumus par saņemto informāciju, lai palīdzētu novērtēt šīs regulas īstenošanu dalībvalstīs un veicinātu informācijas apmaiņu par dalībvalstīs izmantoto paraugpraksi.

4. Šīs regulas īstenošanas pārraudzības nolūkā Komisija apkopo un pārskata informāciju, kas darīta pieejama saskaņā ar šo pantu.

5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka:

a) metodiku un noteikumus datu aprēķināšanai, verifikācijai un paziņošanai saskaņā ar 1. punktu, tai skaitā:

i) metodiku, ko izmanto, lai noteiktu to daļu, sastāvdaļu un materiālu daudzumu un masu, kurus demontē 1. punkta i), j), k) un p) apakšpunktā minētajiem nolūkiem;

ii) metodiku, ko izmanto, lai noteiktu reciklēto atkritumu masu, tai skaitā lai noteiktu aprēķināšanas punktus un mērījumu punktus, un, ja nepieciešams, iespējas piemērot vidējos zudumu rādītājus;

iii) metodiku, ko izmanto, lai aprēķinātu 33. pantā minētos atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītājus un verificētu to sasniegšanu, tostarp gadījumos, kad nolietoti transportlīdzekļi tiek sasmalcināti kopā ar citiem atkritumiem, kā minēts 27. pantā un VIII pielikuma G daļas 3. punktā;

b) formātu, kas izmantojams 1. punktā minēto ziņojumu iesniegšanai Komisijai, kā arī kvalitātes pārbaudes ziņojuma formātu.

Minētos īstenošanas aktus pieņem līdz 2029. gada 31. martam saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 52. panta 2. punktā.

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

VIII NODAĻA
DELEĢĒTĀS PILNVARAS UN KOMITEJU PROCEDŪRA

51. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 5. panta 3. punktā, 5. panta 6. punktā, 6. panta 6. līdz 9. punktā, 7. panta 3. punktā, 11. panta 4. punktā, 12. panta 2. punktā, 21. panta 2. punktā, 22. panta 6. punktā, 26. panta 3. punktā, 37. panta 3. punktā un 41. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2026. gada 13. augusta. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 5. panta 3. punktā, 5. panta 6. punktā, 6. panta 6. līdz 9. punktā, 7. panta 3. punktā, 11. panta 4. punktā, 12. panta 2. punktā, 21. panta 2. punktā, 22. panta 6. punktā, 26. panta 3. punktā, 37. panta 3. punktā un 41. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts norīkotajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 5. panta 3. punktu, 5. panta 6. punktu, 6. panta 6. līdz 9. punktu, 7. panta 3. punktu, 11. panta 4. punktu, 12. panta 2. punktu, 21. panta 2. punktu, 22. panta 6. punktu, 26. panta 3. punktu, 37. panta 3. punktu un 41. panta 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

52. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota ar Direktīvas 2008/98/EK 39. pantu. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

IX NODAĻA

GROZĪJUMI

53. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2023/1542

Regulas (ES) 2023/1542 I pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas XII pielikumu.

54. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2019/1020

Regulas (ES) 2019/1020 II pielikumā 10. un 11. punktu svītro.

55. pants

Grozījumi Regulās (ES) 2018/858 un (ES) Nr. 168/2013

Regulas (ES) 2018/858 II pielikumu un Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas XI pielikumu.

X NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

56. pants

Pārskatīšana

1. Līdz 2035. gada 31. decembrim Komisija veic pārskatīšanu un sagatavo ziņojumu par šīs regulas piemērošanu un tās ietekmi uz vidi, cilvēka veselību un vienotā tirgus darbību un iesniedz minēto ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei. Attiecīgā gadījumā ziņojumam pievieno leģislatīvā akta priekšlikumu par attiecīgu šīs regulas noteikumu grozīšanu.

2. Ņemot vērā tehnikas attīstību un dalībvalstu gūto praktisko pieredzi, kā arī jebkādu Regulas (EK) Nr. 1907/2006 pārskatīšanu, Komisija savā ziņojumā iekļauj šādu aspektu izvērtējumu:

- a) vajadzība paplašināt šīs regulas darbības jomu, jo īpaši II un III nodaļas noteikumus, kā arī IV nodaļas II iedaļu, tos attiecinot uz L kategorijas transportlīdzekļiem, kā tie definēti Regulas (ES) Nr. 168/2013 4. panta 2. punktā, kā arī M₂, M₃, N₂, N₃ un O kategorijas transportlīdzekļiem, kā izklāstīts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punktā;
- b) vajadzība paplašināt to noteikumu tvērumu, kas piemērojami transportlīdzekļiem, kuru tips ir apstiprināts vairākpasmu tipa apstiprināšanā, un dzīvojamām piekabēm, un iekļaut dzīvojamās piekabes šīs regulas darbības jomā;
- c) vajadzība paplašināt šīs regulas darbības jomu, jo īpaši VI nodaļas noteikumus, attiecinot tos arī uz L kategorijas transportlīdzekļiem, kā definēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 4. panta 2. punktā;
- d) pasākumi saistībā ar informācijas sniegšanu par transportlīdzekļos esošām bažas raisošām vielām un vajadzība ieviest papildu noteikumus par bažas raisošām vielām, kas varētu ietekmēt transportlīdzekļu reciklēšanu augstā kvalitātē to kalpošanas laika beigās;

- e) IV nodaļā noteiktie pasākumi saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, tai skaitā 33. pantā noteikto mērķrādītāju līmeņi un vajadzība tos pārskatīt;
- f) vajadzība paplašināt šīs regulas darbības jomu saistībā ar 33. pantā noteiktajiem reciklēšanas mērķrādītāja līmeņiem, attiecinot to uz transportlīdzekļu kategorijām, uz kurām saskaņā ar šo regulu neattiecas 33. pants;
- g) pārkāpumi un 49. pantā noteikto sodu iedarbīgums, samērīgums un atturošais spēks;
- h) vajadzība grozīt 5. pantu;
- i) cik lielā mērā ir atrisināts zudušo transportlīdzekļu jautājums, tostarp aplēses par zudušo transportlīdzekļu skaitu un pasākumu ietekmi uz lietotu transportlīdzekļu eksportu, un vajadzību iekļaut turpmākus pasākumus, lai risinātu transportlīdzekļu izsekojamības jautājumu;
- j) prasības attiecībā uz reciklētas plastmasas saturu, tostarp mērķrādītāji un pienākumi reciklēšanas iekārtām Savienībā un ārpus tās, kā noteikts šīs regulas 6. panta 1. līdz 4. punktā, un vajadzība uz minētā pamata veikt pārskatīšanu, tostarp izvērtējumu par norisēm tērauda un alumīnija jomā saistībā ar šīs regulas 6. panta 7. un 8. punktu un saskaņā ar citiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, piemēram, Regulu (ES) 2025/40 vai Regulu (ES) 2024/1781, lai nodrošinātu konsekveni un saskaņotību;
- k) izmaksu sadales mehānisms transportlīdzekļiem, kas kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī, kā noteikts 22. pantā, un vajadzība to pārskatīt;
- l) noteikumi par procesiem, kas var ietekmēt transportlīdzekļu kvalitatīvu reciklēšanu to kalpošanas laika beigās;
- m) valstu tehnisko apskaušu kritēriju atšķirību ietekme uz lietotu transportlīdzekļu eksportu;
- n) valstu transportlīdzekļu reģistrācijas sistēmu efektivitāte, sadarbība un uzticamība un to pārrobežu informācijas apmaiņa, kā arī tas, kā tās nodrošina transportlīdzekļu precīzu identifikāciju, statusa noteikšanu un izsekošanu to aprites ciklā, īpašu uzmanību pievēršot:
 - i) ietekmei, ko pagaidu noņemšana no uzskaites atstāj uz transportlīdzekļu reģistru precizitāti, pieejamību un izsekojamību, tostarp tās lomu zudušo transportlīdzekļu identificēšanā;
 - ii) vajadzībai noteikt minimālās prasības transportlīdzekļu noņemšanai no uzskaites visā Savienībā, piemēram, noteikt maksimālo ilgumu un stingrus atjaunošanas nosacījumus, lai stiprinātu transportlīdzekļu izsekojamību un nepieļautu to nelikumīgu apstrādi.

3. Līdz 2033. gada 31. decembrim Komisija pārskata tehnoloģiju attīstības stāvokli, vides un ekonomisko sniegumu un biobāzētas plastmasas satura un jaunu transportlīdzekļu riepu pārstrādē iegūtu elastomēru pieejamību, ņemot vērā Direktīvas (ES) 2018/2001 29. pantā noteiktos ilgtspējas kritērijus un visus ilgtspējas kritērijus, kas attiecībā uz riepām jānosaka saskaņā ar Regulu (ES) 2024/1781.

4. Attiecīgā gadījumā un pamatojoties uz 3. punktā minēto pārskatīšanu, Komisija var iesniegt leģislatīvā akta priekšlikumu, lai:

- a) noteiktu ilgtspējas prasības biobāzētiem ievadresursiem transportlīdzekļos izmantotajā plastmasā;
- b) noteiktu mērķrādītājus, lai palielinātu biobāzētu ievadresursu izmantošanu transportlīdzekļos izmantotajā plastmasā;
- c) noteiktu mērķrādītājus, lai iekļautu tādu elastomēru izmantošanu, kas iegūti, pārstrādājot transportlīdzekļu riepas;
- d) novērtētu, cik lielā mērā b) apakšpunktā minētos mērķrādītājus var apvienot ar 6. panta 1. punktā noteiktajiem mērķrādītājiem vai pievienot tiem;
- e) novērtētu, cik lielā mērā c) punktā minētos mērķrādītājus var apvienot ar 6. panta 1. punktā noteiktajiem mērķrādītājiem;
- f) attiecīgā gadījumā grozītu biobāzētas plastmasas definīciju, kas noteikta Regulas (ES) 2025/40 3. panta 1. punkta 53) apakšpunktā, plastmasas definīciju šīs regulas 3. panta 1. punkta 9) apakšpunktā un reciklētas plastmasas mērķrādītāju tvērumu, kas noteikts šīs regulas 6. panta 1. punktā;
- g) attiecīgā gadījumā grozītu 6. panta 2. punktā minēto aprēķināšanas un verifikācijas metodiku un prasības iekārtām, kurās pārstrādā Savienībā un trešās valstīs bāzētu riepu elastomērus.

5. Attiecīgā gadījumā, lai nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu efektīvu un vienotu izsekojamību, un pamatojoties uz 2. punkta n) apakšpunktā minēto pārskatīšanu, Komisija var iesniegt leģislatīvā akta priekšlikumu par noteikumiem par transportlīdzekļu noņemšanu no uzskaites visā Savienībā.

6. Līdz 2031. gada 14. augustam Komisija veic novērtējumu, lai, pamatojoties uz deklarācijām, kas sniegtas saskaņā ar 10. pantu, izvērtētu, vai ražotāji ir uz pareizā ceļa, lai sasniegtu 6. panta 1. punktā noteiktos reciklētas plastmasas mērķrādītājus. Novērtējumā jo īpaši izvērtē:

- a) piemērotu plastmasas reciklēšanas tehnoloģiju pieejamību;
- b) reciklētas plastmasas pietiekamu pieejamību;
- c) reciklētas plastmasas kvalitātes līmeni salīdzinājumā ar nepieciešamo drošuma līmeni un
- d) tehniskas un ekonomiskas grūtības reciklētas plastmasas mērķrādītāju sasniegšanā.

Pamatojoties uz šo novērtējumu, Komisija attiecīgā gadījumā var iesniegt Eiropas Parlamentam un Padomei leģislatīvā akta priekšlikumu, lai grozītu 6. panta 1. punktā noteiktos mērķrādītājus, paredzot atkāpes no tajā noteiktās darbības jomas, laika grafika vai minimālās procentuālās daļas līmeņa.

57. pants

Atcelšana un pārejas noteikumi

1. Direktīvu 2000/53/EK atceļ no 2028. gada 1. septembra.

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

- a) 4. panta 2. punktu un II pielikumu līdz 2032. gada 31. augustam; tomēr Direktīvas 2000/53/EK II pielikuma 5. punkta a) apakšpunktu, 5. punkta b) apakšpunkta i) punktu, 5. punkta b) apakšpunkta ii) punktu un 16. punktu beidz piemērot no 2026. gada 13. augusta;
- b) 5. panta 4. punkta otro daļu, 6. panta 3. punkta otro daļu, 7. panta 1. punktu, 8. panta 3. un 4. punktu līdz 2029. gada 31. augustam;

- c) 6. panta 3. punkta pirmo daļu un I pielikumu līdz 2029. gada 31. augustam;
 - d) 7. panta 2. punkta b) apakšpunktu līdz 2030. gada 31. decembrim;
 - e) 9. panta 1.a punkta pirmo un trešo daļu, 9. panta 1.b punktu un 9. panta 1.d punktu līdz 2029. gada 31. augustam;
 - f) 9. panta 1.a punkta otro daļu līdz 2031. gada 31. augustam.
2. Direktīvu 2005/64/EK atceļ no 2032. gada 31. augusta.

Tomēr tās 6. panta 3. punktu atceļ no 2029. gada 31. augusta.

3. Atsauces uz atceltajām direktīvām uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulām XV pielikumā.
4. Atkāpjoties no šīs regulas 8. panta 2. punkta, līdz 2032. gada 14. augustam, ja minētajā pantā ir atsauce uz šīs regulas 4. pantu, šādu atsauci uzskata par atsauci uz Direktīvas 2005/64/EK 5. pantu.

Atkāpjoties šīs regulas no 8. panta 2. punkta, līdz 2032. gada 14. augustam, ja šajā minētajā pantā ir atsauce uz 5. pantu, šādu atsauci uzskata par atsauci uz Direktīvas 2005/64/EK 6. panta 2. punktu.

58. pants

Piemērojamība Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju

1. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju 14. pantu piemēro tikai attiecībā uz 30. un 31. pantu un 35. panta 1. punktu.
2. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 15. līdz 29. pantu, 32., 33. un 34. pantu un 35. panta 2. punktu.
3. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 47. panta 2. punkta a) apakšpunktu un 47. panta 3. punktu.
4. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 48. panta 1. punktu un 2. punktu attiecībā uz nelikumīgas nolietotu transportlīdzekļu apstrādes novēršanu.
5. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 48. panta 2. punktu attiecībā uz apmaiņšanos ar būtisku informāciju par pilnvarotiem apstrādes punktiem.
6. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 49. pantu attiecībā uz 15. panta 1. punktu, 16. pantu, 19. panta 1. punktu, 22. panta 1. un 2. punktu, 23. pantu, 24. pantu, 25. panta 1. un 2. punktu, 27. līdz 29. pantu, 33. pantu un 34. pantu.
7. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 50. panta 1. punkta c), d), h) apakšpunktu, i) apakšpunkta iii), iv), v) punktu, j), k), l), m), n) un o) apakšpunktu un 50. panta 3. punkta a) apakšpunktu.

59. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

1. Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. To piemēro no 2028. gada 1. septembra.

Tomēr 4. panta 3. punktu, 5. panta 2. līdz 9. punktu, 6. panta 4. līdz 9. punktu, 6. panta 11. punktu, 7. panta 3. punktu, 7. panta 4. punktu, 9. panta 7. punktu, 11. panta 4. punktu, 12. panta 2. punktu, 13. panta 6. punktu, 14. panta 4. punktu, 15. panta 6. punktu, 21. panta 2. punktu, 22. panta 6. punktu, 26. panta 3. punktu, 37. panta 3. punktu, 41. panta 3. punktu, 46. panta 5. punktu un 50. panta 5. punktu piemēro no 2026. gada 14. septembra, 53. pantu piemēro no 2026. gada 13. augusta un 55. pantu piemēro no 2032. gada 1. septembra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2026. gada 8. jūlijā

Eiropas Parlamenta vārdā –

priekšsēdētāja

R. METSOLA

Padomes vārdā –

priekšsēdētājs

T. BYRNE

I PIELIKUMS

KRITĒRIJI, LAI NOTEIKTU, VAI TRANSPORTLĪDZEKLIS IR NOLIETOTS TRANSPORTLĪDZEKLIS

Šis pielikums paredz kritērijus, pēc kuriem nosaka, vai transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis, un to piemēro šādi:

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

Ja neviens no A daļas kritērijiem nav izpildīts, transportlīdzekli novērtē saskaņā ar B daļā noteiktajiem kritērijiem. Ja ir izpildīts viens vai vairāki B daļas kritēriji, tehniskajā novērtējumā nosaka, kādi remontdarbi ir vajadzīgi, lai saņemtu tehniskās apskates sertifikātu saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis reģistrēts pirms remonta. Pamatojoties uz minēto tehnisko novērtējumu, transportlīdzekļa īpašnieks izlemj, vai vēlas transportlīdzekli norakstīt.

Ja piecu gadu laikā pēc minētā tehniskā novērtējuma transportlīdzekļa īpašnieks nesaņem tehniskās apskates sertifikātu saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES, transportlīdzekli uzskata par nolietotu transportlīdzekli. Minēto piecu gadu laikposmā šo tehnisko novērtējumu uzskata par dokumentāciju, kas apliecina, ka attiecīgais transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis.

Šajā pielikumā minēto novērtējumu veic neatkarīgs automobiļu eksperts. Dalībvalstis var izveidot izsmeļošu sarakstu ar neatkarīgiem automobiļu ekspertiem šo novērtējumu veikšanai.

Pēc transportlīdzekļa īpašnieka pieprasījuma transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts kompetentās iestādes vai viena no tās norīkotajām pilnvarotajām iestādēm var atbrīvot transportlīdzekli, ko saskaņā ar šo pielikumu uzskata par nolietotu transportlīdzekli, no nolietota transportlīdzekļa statusa, ja attiecīgo transportlīdzekli paredzēts remontēt.

A DAĻA

KRITĒRIJI NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU NOVĒRTĒŠANAI

Transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis, ja tas atbilst vienam vai vairākiem šādiem kritērijiem:

- a) tas ir sagriezts gabalos vai ir demontēts daļu atkalizmantošanai;
- b) tas ir sadedzis tiktāl, ka motora nodalījums vai pasažieru nodalījums ir pilnībā iznīcināts;
- c) tas ir bijis iegremdēts ūdenī līdz līmenim virs kontrolmērinstrumentu paneļa;
- d) viena vai vairākas šādas transportlīdzekļa sastāvdaļas no tehniskā viedokļa nav ne remontējamas, ne nomaināmas:
 - i) saskares ar zemi sastāvdaļas (tādas kā riepas un riteņi), balstiekārta, stūres iekārta, bremžu iekārta un to vadības sastāvdaļas;
 - ii) sēdekļu stiprinājumi un savienojumi;
 - iii) drošības gaisa spilveni, drošības jostu nospriegotāji, drošības jostas un to perifērās darbības sastāvdaļas;
 - iv) transportlīdzekļa korpuss un šasija vai virsbūve;

- e) tā konstrukcijas un drošuma sastāvdaļām ir neatgriezeniski tehniski defekti, kas tās padara nenomaināmas;
- f) tas nodots apstrādei savākšanas punktam vai pilnvarotam apstrādes punktam;
- g) apdrošināšanas sabiedrība to ir atzinusi par pilnīgu tehnisko zaudējumu, pamatojoties uz tehnisko novērtējumu, ko veicis automobiļu eksperts.

B DAĻA

NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU ORIENTĒJOŠU KRITĒRIJU SARAKSTS

Ja nav piemērojams neviens no A daļas kritērijiem, transportlīdzekli novērtē saskaņā ar šādiem kritērijiem:

- a) tas ir pamests vai nav līdzekļu, kas ļautu to identificēt, jo īpaši VIN;
- b) tas nav pienācīgi aizsargāts pret bojājumiem glabāšanas, transportēšanas, iekraušanas un izkraušanas laikā;
- c) izmaksas, kas vajadzīgas, lai transportlīdzekli saremontētu līdz tehniskajam stāvoklim, kas būtu pietiekams, lai saņemtu tehniskās apskates sertifikātu, kas pievienots tā pašreizējai vērtībai, pārsniedz aplēsto tirgus vērtību pēc remonta;
- d) tas ir bijis iegremdēts ūdenī līdz līmenim zem kontrolmērinstrumentu paneļa, un ir bojāts tā motors vai elektrosistēma;
- e) tā degvielas vai degvielas tvaiku izplūde rada aizdegšanās un sprādziena risku;
- f) gāze ir noplūdusi no tā sašķidrinātās gāzes sistēmas, radot aizdegšanās un sprādziena risku;
- g) tā ekspluatācijas šķidrums (degviela, bremžu šķidrums, antifrīzs, baterijas skābes elektrolītu šķidrums, dzesēšanas šķidrums) ir noplūduši, radot ūdens piesārņojuma risku;
- h) tas ir izjaukts; vai
- i) viens vai vairāki no tā ieejas punktiem ir aizmetināti vai noslēgti ar izolācijas putām.

II PIELIKUMS

ĪPAŠAS KULTŪRAS NOZĪMES TRANSPORTLĪDZEKĻUSTATUSA ATZĪŠANAS KRITĒRIJI

1. Transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalstī kompetentās iestādes vai viena no dalībvalsts norīkotajām pilnvarotajām iestādēm var atzīt transportlīdzekli par tādu, kam ir īpaša kultūras nozīme, ja tas atbilst visiem šādiem kritērijiem:
 - a) tā unikālo vēsturisko vai kultūras vērtību vai statusu ir dokumentējis transportlīdzekļa īpašnieks vai tās dalībvalsts kompetentās iestādes, kurā transportlīdzeklis ir reģistrēts, vai tas ir viens pārveidots vai individuāli būvēts transportlīdzeklis, kas ir individuāli apstiprināts saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858 vai valsts tiesību aktiem;
 - b) transportlīdzekļa īpašnieks ir zināms un to var identificēt;
 - c) transportlīdzekļa daļas var identificēt pēc sērijas numura vai ražotāja norādīta vai kompetentās iestādes piešķirta cita identifikatora;
 - d) transportlīdzekli var identificēt pēc VIN vai sērijas numura, vai ražotāja norādīta vai kompetentās iestādes piešķirta cita identifikatora.

Pēc transportlīdzekļa īpašnieka pieprasījuma reģistrācijas dalībvalsts kompetentās iestādes izdod sertifikātu, kurā atzīts, ka transportlīdzeklim ir īpaša kultūras nozīme, ja ir izpildīti šā punkta pirmajā daļā noteiktie kritēriji.

Pēc transportlīdzekļa īpašnieka pieprasījuma reģistrācijas dalībvalsts kompetentās iestādes atsauc šā punkta otrajā daļā minēto sertifikātu.
2. Īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļa īpašnieks nodrošina, ka:
 - a) transportlīdzeklis tiek glabāts, transportēts vai izmantots vidi saudzējošā veidā saskaņā ar Savienības vai valsts tiesību aktiem;
 - b) sertifikātu, kas minēts 1. punkta otrajā daļā, pēc pieprasījuma izsniedz vai dara pieejamu iestādēm.
3. Transportlīdzekļa atbilstību 1. un 2. punkta kritērijiem pārbauda vismaz ik pēc pieciem gadiem vai īpašnieka maiņas gadījumā.

III PIELIKUMS

ATKALIZMANTOJAMĪBAS, RECIKLĒJAMĪBAS UN ATGŪSTAMĪBAS RĀDĪTĀJU APRĒĶINĀŠANA

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

A DAĻA

1. Precīzi norāda transportlīdzekļi izmantotos materiālus un to attiecīgo īpatsvaru un atrašanās vietu kopā ar visu vajadzīgo informāciju, kas nepieciešama, lai pareizi aprēķinātu reciklējamības un atgūstamības rādītājus.
2. Masas izsaka kilogramos ar vienu ciparu aiz komata. Rādītājus aprēķina procentos ar vienu ciparu aiz komata, tad noapaļo šādi:
 - a) ja cipars aiz komata ir no 0 līdz 4, skaitli noapaļo uz leju;
 - b) ja cipars aiz komata, ir no 5 līdz 9, skaitli noapaļo uz augšu.
3. Lai izraudzītos atsauces transportlīdzekļus, ņem vērā šādus kritērijus:
 - a) virsbūves tips;
 - b) pieejamie aprīkojuma līmeņi;
 - c) pieejamais papildu aprīkojums, ko var uzstādīt ražotāja atbildības ietvaros.
4. Ja apstiprinātājai iestādei un ražotājam kopīgi neizdodas identificēt transportlīdzekļa tipa visproblemātiskāko versiju ā attiecībā uz atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību, izvēlas vienu atsauces transportlīdzekli:
 - a) no katra "virsbūves tipa", kā definēts Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma C daļas 2. punktā, ja tie ir M₁ kategorijas transportlīdzekļi;
 - b) no katra "virsbūves tipa", t. i., autofurgons, šasija ar kabīni, pikaps utt., ja tie ir N₁ kategorijas transportlīdzekļi.
5. Lai pārbaudītu sastāvdaļu materiālus un masu, ražotājs nodrošina transportlīdzekļus un sastāvdaļas, ko uzskata par nepieciešamām tipa apstiprinātāja iestāde.

B DAĻA

1. Lai sastāvdaļas un daļas varētu uzskatīt par atkalizmantojamām, tām jābūt viegli un nesagraujošā veidā demontējamām.
2. Atkalizmantojamo daļu, sastāvdaļu un materiālu kopējo masu uzskata par 100 % atkalizmantojamu, reciklējamu un atgūstamu.

3. Daļas sastāvdaļas un materiāli, kas uzskaitītas VIII pielikuma B daļas 1., 2. un 3. punktā, uzskata par 0 % atkalizmantojamām un 100 % reciklējamām un atgūstamām. Daļas un sastāvdaļas, kas uzskaitītas VIII pielikuma E daļā, uzskata par 0 % atkalizmantojamām un 100 % reciklējamām un atgūstamām. Šī metodika nodrošina, ka gadījumā, ja VIII pielikuma grozījumu rezultātā tiek paplašināts minētā pielikuma E daļā uzskaitīto daļu un sastāvdaļu saraksts, no jauna pievienotās daļas un sastāvdaļas uzskata par 0 % atkalizmantojamām un 100 % reciklējamām un atgūstamām.
 4. Atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķins ir saskanīgs ar aprites stratēģiju, atspoguļojot tehnikas progresu nolietotu transportlīdzekļu apstrādes tehnoloģiju jomā.
-

IV PIELIKUMS

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

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

Regulas 5. panta 4. punkts neattiecas uz rezerves daļām, kuras laistas tirgū pēc 2003. gada 1. jūlija un kuras izmanto transportlīdzekļos, kas laisti tirgū pirms 2003. gada 1. jūlija, izņemot riteņu balansēšanas atsvarus, elektromotoru ogles sukas un bremžu uzlikas.

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 6. punkta d) apakšpunktu
--	--	--

Svins kā leģējošs elements

1(a). Mehāniskai apstrādei paredzēts tērauds un karsti cinkota tērauda partiju detaļas ar svina saturu līdz 0,35 % no masas		
1(b). Vienlaidus karsti cinkots plānlokšņu tērauds ar svina saturu līdz 0,35 % no masas	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	
2(a). Mehāniskai apstrādei paredzēts alumīnijs ar svina saturu līdz 2 % no masas	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2005. gada 1. jūlija	
2(b). Alumīnijs ar svina saturu līdz 1,5 % no masas	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2008. gada 1. jūlija	
2(c)(i). Mehāniskai apstrādei paredzēti alumīnija sakausējumi ar svina saturu līdz 0,4 % no masas	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2028. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	
2(c)(ii). Alumīnija sakausējumi, kas nav iekļauti 2(c)(i) ierakstā, ar svina saturu līdz 0,4 % no masas ⁽²⁾	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2027. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	
2(c)(iii). Svins lejamos alumīnija sakausējumos, kuros svina saturs nepārsniedz 0,3 % no masas, ar noteikumu, ka svins ir iegūts svinu saturošu alumīnija lūžņu reciklēšanā	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pēc 2026. gada 31. decembra, un šiem transportlīdzekļiem paredzētas rezerves daļas ⁽¹⁾	

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 6. punkta d) apakšpunktu
3. Vara sakausējumi ar svina saturu līdz 4 % no masas	(¹)	
4(a). Gultņu ieliktni un bukses	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2008. gada 1. jūlija	
4(b). Motoru, transmisiju un gaisa kondicionēšanas sistēmu kompresoru gultņu ieliktni un bukses	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2011. gada 1. jūlija	

Svins un svina savienojumi komponentos

5. (svītrots)		
6. Vibrācijas slāpētāji	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X
7(a). Bremžu šļūteņu, degvielas šļūteņu un ventilācijas gaisvadu, šasijas elastomēra/metāla detaļu un motora balstu elastomēru vulkanizācijas aģenti un stabilizatori	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2005. gada 1. jūlija	
7(b). Bremžu šļūteņu, degvielas šļūteņu un ventilācijas gaisvadu, šasijas elastomēra/metāla detaļu un motora balstu elastomēru vulkanizācijas aģenti un stabilizatori ar svina saturu līdz 0,5 % no masas	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2006. gada 1. jūlija	
7(c). Spēka pārvados esošās elastomēru saistvielas ar svina saturu līdz 0,5 % no masas	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2009. gada 1. jūlija	

Svins lodmetālos vai elektrisko un elektronisko lietojumu pārklājumos, kas norādīti turpmākajos apakšierakstos

8(a). Svins lodmetālos elektrisko un elektronisko sastāvdaļu pielodēšanai uz elektronisko shēmu platēm un svins sastāvdaļu izvadu pārklājumu sastāvā, izņemot alumīnija elektrolītiskos kondensatorus, svins uz sastāvdaļu spraudņiem un elektroniskajām shēmu platēm	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X (³)
8(b). Svins lodmetālos, ko izmanto elektrotehniskiem lietojumiem, izņemot lodēšanu uz elektronisko shēmu platēm vai uz stikla	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2011. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X (³)

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 6. punkta d) apakšpunktu
8(c). Svins alumīnija elektrolītisko kondensatoru izvadu pārklājumu sastāvā	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2013. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X ⁽³⁾
8(d). Svins, ko izmanto lodēšanai uz stikla gaisa caurplūdes sensoros	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2015. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves detaļas	X ⁽³⁾
8(e). Svins lodmetālos ar augstu kušanas temperatūru (t. i., svina sakausējumi ar svina saturu vismaz 85 % no masas)	(¹)	X ⁽³⁾
8(f)(i). Svins, ko izmanto plastiski deformējamu kontaktspraudņu savienojumu sistēmās	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2017. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X ⁽³⁾
8(f)(ii). Svins, ko izmanto plastiski deformējamu kontaktspraudņu savienojumu sistēmās, izņemot transportlīdzekļa spraudkontakta savienotāju spraudņsavienojumu zonā	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2024. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X ⁽³⁾
8(g)(i). Svins lodmetālos stabilu elektrisko savienojumu izveidei starp pusvadītāja kristālu un nesēju apvērsto integrālhēmu (<i>flip-chip</i>) pakotnēs	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2022. gada 1. oktobra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X ⁽³⁾
8(g)(ii). Svins lodmetālos stabilu elektrisko savienojumu izveidei starp pusvadītāja kristālu un nesēju apvērsto integrālhēmu (<i>flip-chip</i>) pakotnēs, kur elektriskais savienojums sastāv no jebkura šāda elementa: 1) pusvadītāju tehnoloģijas mezgls ar izmēru vismaz 90 nm; 2) atsevišķs kristāls ar izmēru vismaz 300 mm ² jebkāda pusvadītāju tehnoloģijas mezglā; 3) grēdoto kristālu pakotnes ar kristāla izmēriem vismaz 300 mm ² vai silikona interpozeri ar izmēru vismaz 300 mm ² .	1) Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2030. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X ⁽³⁾
8(h). Svins lodmetālā siltuma izkliedētāja pievienošanai siltuma novadītājam spēka pusvadītāju mezgliem ar čipa projekcijas laukumu vismaz 1 cm ² un nominālo strāvas blīvumu vismaz 1 A/mm ² silīcija čipa laukumā	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X ⁽³⁾

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 6. punkta d) apakšpunktu
8(i). Svins lodmetālos elektriskos lietojumos uz stikla, izņemot lodējumus laminētā stiklojumā	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X ⁽³⁾
8(j). Svins lodmetālos, ko izmanto lodēšanai laminētā stiklojumā	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2020. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X ⁽³⁾
8(k). Sildierīču lodēšana ar vismaz 0,5 A sildīšanas strāvu uz attiecīgo lodsavienojumu pie laminēta stiklojuma atsevišķām rūtīm, kuru biezums nepārsniedz 2,1 mm. Šis atbrīvojums neaptver lodēšanu pie starppolimērā iegulstiem kontaktiem.	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2024. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X ⁽³⁾
9. Vārstu ligzdas	Kā rezerves daļas pirms 2003. gada 1. jūlija izstrādātiem motoru tiptiem	
10(a). Elektriskas un elektroniskas sastāvdaļas, kas satur svina stiklā vai keramikā, stikla vai keramikas matricsavienojumā, stiklkeramikas materiālā vai stiklkeramikas matricsavienojumā. Šis izņēmums neattiecas uz svina lietošanu: i) kvēlspuldžu stiklā un aizdedzes sveču glazūrā; ii) 10.b, 10.c un 10.d punktā uzskaitīto sastāvdaļu dielektriskos keramikas materiālos.		X ⁽⁴⁾ (sastāvdaļas, izņemot pjezoelektriķus motoros)
10(b). Svins svina cirkonāta titanāta (PZT) tādu kondensatoru dielektrisko keramikas materiālu sastāvā, kuri ir integrālslēmu vai diskrēto pusvadītāju ierīču daļa		
10(c). Svins tādu kondensatoru dielektrisko keramikas materiālu sastāvā, kuru nominālais spriegums ir mazāks par 125 V maiņstrāvai vai 250 V līdzstrāvai	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	
10(d). Svins tādu kondensatoru dielektrisko keramikas materiālu sastāvā, kuri kompensē ultraskaņas akustisko sistēmu sensoru novirzes, kas saistītas ar temperatūru	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2017. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 6. punkta d) apakšpunktu
11. Pirotehniskie ierosinātāji	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2006. gada 1. jūlija, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	
12. Svinu saturoši termoelektriski materiāli lietojumiem autobūvē CO ₂ emisiju samazināšanai, rekuperējot izplūdes siltumenerģiju	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2019. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X

Sešvērtīgais hroms

13(a). Pretkorozijas pārklājumi	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas laisti tirgū pirms 2007. gada 1. jūlija	
13(b). Bultskrūvju un uzgriežņu komplektu pretkorozijas pārklājumi lietojumiem šasijās	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2008. gada 1. jūlija	
14. Sešvērtīgais hroms kā pretkorozijas aģents absorbcijas aukstumiekārtu dzesēšanas sistēmās no oglekļa tērauda, tā saturam nepārsniedzot 0,75 % no dzesēšanas šķīduma masas:		X
a) kas konstruētas darbināšanai, pilnībā vai daļēji izmantojot elektrisku sildītāju, kura vidējā izmantotā elektriskā ieejas jauda < 75 W nemainīgos ekspluatācijas apstākļos;	Attiecībā uz a) punktu: Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2020. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	
b) kas konstruētas darbināšanai, pilnībā vai daļēji izmantojot elektrisku sildītāju, kura vidējā izmantotā elektriskā ieejas jauda ≥ 75 W nemainīgos ekspluatācijas apstākļos;	Attiecībā uz b) punktu: Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2026. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	
c) kas konstruētas darbināšanai, pilnībā izmantojot neelektrisku sildītāju.		

Dzīvsudrabs

15(a). Lokizlādes spuldzes lietojumam galvenajos lukturos	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2012. gada 1. jūlija, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X
---	--	---

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 6. punkta d) apakšpunktu
15(b). Luminiscences spuldzes, ko izmanto kontrolmērinstrumentu paneļu displejos	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2012. gada 1. jūlija, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X

Piezīmes par tabulu

- (¹) Šo atbrīvojumu pārskata 2030. gadā saskaņā ar 5. panta 6. punktu.
- (²) Attiecas uz alumīnija sakausējumiem, kur svins nav pievienots ar nolūku, bet ir sakausējuma sastāvā, jo tiek izmantots reciklēts alumīnijs.
- (³) Izjaukšana, ja saistībā ar 10(a) ierakstu ir pārsniegta vidējā robežvērtība 60 g transportlīdzeklī. Šīs piezīmes piemērošanas nolūkā neņem vērā elektroniskās ierīces, ko nav uzstādījis ražotājs ražošanas līnijā.
- (⁴) Izjaukšana, ja saistībā ar 8(a) līdz 8(k) ierakstu ir pārsniegta vidējā robežvērtība 60 gramu transportlīdzeklī. Šīs piezīmes piemērošanas nolūkā neņem vērā elektroniskās ierīces, ko nav uzstādījis ražotājs ražošanas līnijā.

V PIELIKUMS

APRITES STRATĒGIJA

A DAĻA

APRITES STRATĒGIJAS ELEMENTI

1. Netehnisks plānoto darbību apraksts, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi turpina atbilst juridiskajām prasībām, kas minētas 4. līdz 7. pantā, visā to ražošanas laikā.
2. Netehnisks to procedūru apraksts, kuras ražotājs īstenojis, lai:
 - a) savāktu visā piegādes ķēdē datus, kas attiecas uz 4. līdz 7. panta prasību izpildi;
 - b) pārbaudītu un verificētu no piegādātājiem saņemto informāciju;
 - c) pienācīgi reaģētu, ja no piegādātājiem saņemtie dati liecina par 4., 5. vai 6. panta prasību neizpildes risku.
3. Informācija par esošajām nolietotu transportlīdzekļu apstrādes tehnoloģijām, gaidāmo tehnoloģijas progresu apstrādes tehnoloģiju jomā ekspluatācijas laika beigās un jaudas ieguldījumiem šādās tehnoloģijās, ko ražotājs izmantojis, lai aprēķinātu transportlīdzekļa tipa atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību saskaņā ar 4. pantu.
4. Informācija par reciklētā satura īpatsvaru transportlīdzekļos, kā minēts 6. un 10. pantā.
5. To darbību saraksts, kuras ražotājs apņēmis veikt, lai nodrošinātu, ka nolietotu transportlīdzekļu apstrāde tiek veikta saskaņā ar šo regulu, īpašu uzmanību pievēršot:
 - a) pasākumiem VIII pielikuma C daļā norādīto daļu demontāžas veicināšanai;
 - b) pasākumiem, lai risinātu izaicinājumus, ko rada tādu materiālu un paņēmienu izmantošana, kuri apgrūtina vieglu izjaukšanu vai padara reciklēšanu ļoti problemātisku;
 - c) pasākumiem daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanas veicināšanai;
 - d) pētniecības un izstrādes darbībām, investīcijām reciklēšanas tehnoloģiju vai infrastruktūras izstrādē, kā arī sadarbībai ar atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, ko veic, lai īstenotu a)–c) apakšpunktā minētās darbības.

B DAĻA

PASĀKUMI PĒC APRITES STRATĒGIJAS UN TĀS ATJAUNINĀŠANA

1. Ražotāji iesniedz aprites stratēģijas atjauninājumu vismaz reizi piecos gados.
2. Atjauninātajā aprites stratēģijā iekļauj attiecīgās izmaiņas un jo īpaši:
 - a) aprakstu par to, kā ir veiktas A daļas 5. punktā minētās darbības, kopā ar to efektivitātes novērtējumu un, ja viena vai vairākas stratēģijā norādītās darbības nav veiktas, skaidrojumu par iemesliem;
 - b) informāciju par būtiskām izmaiņām konstrukcijā un ražošanā, ko ražotājs veicis, lai uzlabotu transportlīdzekļu apritīgumu.

VI PIELIKUMS

INFORMĀCIJAS PRASĪBAS PAR DEMONTĀŽU UN NOMAIŅU

1. Transportlīdzeklī iestrādātas elektrotransportlīdzekļu baterijas un vieglo pārvietošanās līdzekļu baterijas:
 - a) oriģinālā aprīkojuma numurs;
 - b) atrašanās vieta;
 - c) masa;
 - d) baterijas ķīmijas veids;
 - e) baterijas drošas izlādes instrukcijas;
 - f) tehniskas instrukcijas par demontāžu un nomaiņu, tai skaitā visu soļu secība un savienošanas, nostiprināšanas, blīvēšanas paņēmieni;
 - g) rīki vai tehnoloģijas, kas vajadzīgas, lai piekļūtu elektrotransportlīdzekļu baterijām un vieglo pārvietošanās līdzekļu baterijām, tās demontētu un nomainītu.
2. Transportlīdzeklī iestrādātie e-piedziņas elektromotori:
 - a) oriģinālā aprīkojuma numurs;
 - b) atrašanās vieta;
 - c) masa;
 - d) e-piedziņas elektromotoros esošo pastāvīgo magnētu veidi, kas uzskaitīti Regulas (ES) 2024/1252 28. panta 1. punkta b) apakšpunktā;
 - e) tehniskas instrukcijas par demontāžu un nomaiņu, tai skaitā visu soļu secība un savienošanas, nostiprināšanas, blīvēšanas paņēmieni;
 - f) rīki vai tehnoloģijas, kas vajadzīgas, lai piekļūtu e-piedziņas elektromotoriem, tos demontētu un nomainītu.
3. VIII pielikuma B daļā uzskaitītās sastāvdaļas, daļas un materiāli:
 - a) oriģinālā aprīkojuma numurs;
 - b) atrašanās vieta;
 - c) masa;
 - d) vielu, kas uzskaitītas 5. panta 4. punktā, klātbūtne transportlīdzeklī, kuras jāapzīmē, kā minēts IV pielikumā

e) tehniskas instrukcijas par demontāžu, tai skaitā visu soļu secība;

(f) labāko apstrādes paņēmieni pieejamība.

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

a) oriģinālā aprīkojuma numurs;

b) atrašanās vieta;

c) tehniskas instrukcijas par demontāžu un nomainīšanu, tai skaitā visu soļu secība;

d) informācija, specifikācijas, rīki un procesi, tostarp programmatūras atjauninājumi, kas vajadzīgi pārbaudei un pārbaudei.

5. Digitāli kodētas sastāvdaļas un daļas transportlīdzeklī:

a) numurs;

b) atrašanās vieta;

c) tehniskas instrukcijas par piekļuvi sastāvdaļām, to demontāžu un nomainīšanu, tostarp kodēšanu un programmatūru, kas vajadzīga, lai aktivētu rezerves daļas un sastāvdaļas darbībai citā transportlīdzeklī, un procesa informāciju par to, kā reģistrāciju no transportlīdzekļa VIN un atsaistīšanu no tā, tostarp attiecīgā gadījumā instrukcijas par to, kā izmantot diagnostikas rīku, ņemot vērā to turpmāku atkalizmantošanu;

d) apraksts par funkcionalitāti, savstarpēju savietojamību un saderību ar citu marku un modeļu konkrētām daļām un sastāvdaļām;

e) ražotāja kontaktpunkts tehniskās palīdzības saņemšanai.

6. Šā pielikuma 5. punkta c) apakšpunkta nolūkos, ja ir nepieciešama šīs regulas 11. pantā minēto digitāli kodēto sastāvdaļu, aprīkojuma un daļu reģistrācija un atsaistīšana no VIN, ražotājs ievieš procesus, kas ļauj atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem veikt šādu reģistrāciju un atsaistīšanu. Minētajā procesā ražotājs var pieprasīt likvidācijas sertifikātu, kā arī attiecīgā operatora autentifikāciju. Šajā nolūkā atkritumu apsaimniekošanas operatori un remonta un uzturēšanas operatori iegūst un izmanto autentifikācijas akreditācijas datus, kas vajadzīgi ražotāja RMI tīmekļa vietnei, kura minēta Regulas (ES) 2018/858 X pielikuma 2.1. punktā. Ja šādiem reģistrācijas un atsaistīšanas procesiem ir vajadzīga atkritumu apsaimniekošanas operatoru un remonta un uzturēšanas operatoru piekļuve transportlīdzekļa iebūvētās diagnostikas (OBD) informācijai, ražotājs kā nosacījumu piekļuves akreditācijas datu izsniegšanai var:

a) laikā, kad tiek veikta demontāža, pieprasīt nepārtrauktu diagnostikas rīka tiešsaistes savienojumu ar diagnostikas rīka ražotāja serveri, kā arī no diagnostikas rīka ražotāja serveri uz ražotāja serveri; un

- b) pieprasīt, lai tā rīka ražotājs, ko izmanto, lai piekļūtu OBD informācijai, apliecinātu ražotājam diagnostikas rīka identitāti un operatora pseidonimizētu identitāti un vāktu un glabātu VIN, daļas unikālo identifikatoru, ja pieejams un atbalstīts transportlīdzekļa ražošanas procesā, attiecīgās darbības UTC datuma un laika zīmogu un unikālo diagnostikas rīka identifikatoru; ražotājs pēc diagnostikas rīka ražotāja pieprasījuma iegūst piekļuvi šajā punktā minētajai informācijai, ja tas ir nepieciešams, lai reaģētu uz pamatotām aizdomām par daļu zādzību vai ļaunprātīgu izmantošanu.
-

VII PIELIKUMS

APZĪMĒŠANAS PRASĪBAS

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

VIII PIELIKUMS

APSTRĀDES PRASĪBAS

A DAĻA

MINIMĀLĀS PRASĪBAS UZGLABĀŠANAS VIETĀM UN APSTRĀDES VIETĀM

1. Uzglabāšanas vietās, tai skaitā uzglabāšanas vietās savākšanas punktos, ko izmanto nolietotu transportlīdzekļu un to sastāvdaļu, daļu un materiālu uzglabāšanai pirms to apstrādes, ir:

- a) necaurlaidīgas virsmas ar noplūžu savākšanas līdzekļiem, nostādinātājiem un eļļu attīrītājiem;
- b) ūdens attīrīšanas iekārtas, tai skaitā lietus ūdens attīrīšanas iekārtas atbilstīgi veselības un vides aizsardzības prasībām;
- c) ir atbilstoša nolietotu transportlīdzekļu un tikai atsārņotu nolietotu transportlīdzekļu glabāšana atbilstošā augstumā, ja vien netiek izmantoti sakraušanas plaukti;
- d) aprīkojums, lai varētu nekavējoties noliet šķidrās vielas un šķidrumus no nolietotiem transportlīdzekļiem, kuros ir noplūde, un savākt visas noplūdušās šķidrās vielas un šķidrumus, izmantojot absorbējošu materiālu.

Pirmajā daļā minēto objektu operatori nekavējoties veic minētās daļas d) apakšpunktā norādītās darbības.

2. Glabāšanu organizē tā, lai izvairītos no tā, ka tiek sabojātas:

- a) sastāvdaļas un daļas, kas satur šā pielikuma B daļas 1. un 3. punktā uzskaitītās šķidrās vielas un šķidrumus;
- b) šā pielikuma C daļā uzskaitītās sastāvdaļas, daļas un materiāli.

3. Vietās, kur tiek apstrādāti nolietoti transportlīdzekļi un to sastāvdaļas, daļas un materiāli, ir:

- a) necaurlaidīgas virsmas piemērotās platībās ar noplūžu savākšanas līdzekļiem, nostādinātājiem un eļļu attīrītājiem;
- b) piemērota glabātava daļām, sastāvdaļām un materiāliem, kas ir demontēti no nolietotiem transportlīdzekļiem, tai skaitā necaurlaidīgas glabātavas ar eļļu piesārņotām daļām, sastāvdaļām un materiāliem;
- c) piemērotas tvertnes bateriju (ar elektrolītu neitralizāciju konkrētajā apstrādes vietā vai citviet), filtru un PCB/PCT saturošu kondensatoru uzglabāšanai;
- d) piemērotas tvertnes, kurās nošķirti uzglabā nolietotu transportlīdzekļu šķidrumus: degvielas, eļļas (motoreļļa, pārnesumkārbas eļļa, stūres pastiprinātāja eļļa, transmisijas eļļa, hidrauliskā eļļa), eļļas filtri, dzesēšanas šķidrumi, antifrīzi, bremžu šķidrumi, aukstumaģenti, dīzeļmotora izplūdes apstrādes šķidrums un jebkuri citi šķidrumi vai gāzes, ko satur nolietotais transportlīdzeklis;

- e) ūdens, tai skaitā lietus ūdens, attīrīšanas iekārtas atbilstīgi veselības un vides aizsardzības prasībām;
 - f) piemērota glabātava lietotām riepām, ņemot vērā vajadzību novērst ugunsgrēka draudus un pārmērīgu uzkrāšanu.
4. Pilnvaroti apstrādes punkti, kam ir atļauts apstrādāt elektrotransportlīdzekļus, atbilst prasībām, kas noteiktas Regulas (ES) 2023/1542 XII pielikumā. Pilnvaroti apstrādes punkti, kas pieņem elektrotransportlīdzekļus ar iespējamiem elektrotransportlīdzekļa baterijas bojājumiem, novērtē šīs baterijas pēc iespējas drīzāk, bet ne vēlāk kā 24 stundu laikā pēc piegādes. Šādus transportlīdzekļus un baterijas glabā atsevišķi 1. punktā minētajā karantīnas zonā. Karantīnas zona ir aprīkota ar atbilstīgām iekārtām, lai novērstu, atklātu un ierobežotu elektrotransportlīdzekļu bateriju ugunsgrēku izplatīšanos uz citām zonām, citiem elektrotransportlīdzekļiem un citām baterijām.

B DAĻA

MINIMĀLĀS ATSĀRŅOŠANAS PRASĪBAS

1. No transportlīdzekļa aizvāc šādas šķidrās vielas, šķidrumus un gāzes, ja vien tie nav nepieciešami konkrēto daļu atkalizmantošanai:
- a) degviela;
 - b) motoreļļa;
 - c) transmisijas eļļa;
 - d) pārnesumkārbas eļļa;
 - e) stūres pastiprinātāja eļļa;
 - f) hidrauliskā eļļa;
 - g) dzesēšanas šķidrums;
 - h) antifrīzs;
 - i) bremžu šķidrums;
 - j) aukstumaģenti;
 - k) dīzeļmotora izplūdes apstrādes šķidrums un
 - l) jebkuras citas šķidrās vielas vai gāzes, ko satur noliegtais transportlīdzeklis.

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

2. Neitralizē vai demontē šādas sastāvdaļas, daļas un materiālus:

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

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

- a) drošības gaisa spilvenus, sašķidrinātās naftas gāzes (LPG) tvertnes, saspiestās dabasgāzes (CNG) tvertnes, ūdeņraža tvertnes un jebkādas citas potenciāli sprādzienbīstamas daļas un sastāvdaļas neitralizē;
- b) eļļas filtrus;
- c) aukstumaģentus apstrādā saskaņā ar Regulu (ES) 2024/573;
- d) sastāvdaļas, kas identificētas kā dzīvsudrabu saturošas, apstrādes laikā nošķir identificējamā plūsmā, ko droši imobilizē un likvidē saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 17. pantu;
- e) materiālus, kas satur 5. panta 4. punktā minētās vielas un kas jāapzīmē, kā noteikts IV pielikumā, apstrādes laikā nošķir identificējamā plūsmā, ko droši imobilizē un likvidē saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 17. pantu.

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

4. Reģistrē šādu informāciju par nolietotu transportlīdzekļu atsārņošanu:

- a) kopējais apstrādāto nolietoto transportlīdzekļu skaits;
- b) nolietoto transportlīdzekļu vidējā masa pirms un pēc atsārņošanas un demontāžas;
- c) katra veida atsārņoto šķidrumu, daļu, sastāvdaļu vai materiālu kopējais daudzums;
- d) attiecīgā gadījumā atkritumu transportētāja nosaukums un kontaktinformācija;
- e) atsārņošanas procesā savāktu šķidrumu un gāzu, daļu, sastāvdaļu vai materiālu galīgās apstrādes vietas nosaukums un kontaktinformācija.

C DAĻA

DAĻU UN SASTĀVDAĻU OBLIGĀTĀ DEMONTĀŽA NO NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM

	Atbrīvojums saskaņā ar 29. panta 2. punktu, ja ir izpildīti VIII pielikuma G daļas nosacījumi X: atbrīvojums ir piemērojams
1. Elektrotransportlīdzekļu baterijas, tostarp to bateriju pārvaldības sistēmas, iebūvētie lādētāji, apvalki vai korpusi, ja tādi ir	
2. LMT baterijas, kā definēts Regulas (ES) 2023/1542 3. panta 11) punktā, tostarp bateriju pārvaldības sistēmas, iebūvētie elektrotransportlīdzekļu lādētāji, apvalki vai korpusi, ja tādi ir	
3. SLI baterijas, kā definēts Regulas (ES) 2023/1542 3. panta 12) punktā	
4. pārnēsājamas baterijas, kā definēts Regulas (ES) 2023/1542 3. panta 9) punktā	
5. e-piedziņas elektromotori, arī to korpusi un saistītas vadības vienības, vadojums un citas daļas, sastāvdaļas un materiāli	
6. motoru bloki	X
7. katalītiskie neitralizatori	
8. pārnesumkārbas	X
9. vismaz 70 % no kopējā stikla no vējstikliem, aizmugurējiem un sānu logiem, kas izgatavoti no stikla, ieskaitot jumta stikla iekārtas	
10. loki	
11. riepas	

	Atbrīvojums saskaņā ar 29. panta 2. punktu, ja ir izpildīti VIII pielikuma G daļas nosacījumi X: atbrīvojums ir piemērojams
12. tieši pieejamas informatīvi izklaidējošās sistēmas daļas	
13. priekšējie un aizmugurējie lukturi, tostarp to izpildmehānismi	
14. galvenās vadu instalācijas	X
15. buferi	X
16. degvielas tvertnes	X
17. siltummaiņi	X
18. ar oglekļa šķiedrām stiprinātas plastmasas daļas	
19. elektriskās un elektroniskās sastāvdaļas:	X
a) elektrotransportlīdzekļu, kuru masa pārsniedz 2 kilogramus, invertori un līdzstrāvas-līdzstrāvas pārveidotāji	X
b) viegli pieejamas un lielas iespiedshēmas plates	X
c) fotoelementu (PV) paneļi ar virsmas platību lielāku par 0,2 kvadrātmetriem	X
d) automātiskās pārnēsūmkārības vadības moduļi un vārstu korpusi	X

D DAĻA

DAĻU UN SASTĀVDAĻU ATKALIZMANTOŠANA, PĀRRAŽOŠANA UN PĀRJAUNOŠANA

1. Demontēto daļu un sastāvdaļu tehniskais izvērtējums:

a) atkalizmantošanai:

- i) daļa vai sastāvdaļa ir funkcionējoša;
- ii) tā ir piemērota, lai to uzreiz izmantotu galvenajam paredzētajam mērķim;

b) pārražošanai vai pārjaunošanai:

- i) daļa vai sastāvdaļa satur visas attiecīgās daļas;

ii) tā ir piemērota pārražošanai vai pārjaunošanai, ņemot vērā jebkākus bojājumus, samazinātu funkcionalitāti, samazinātu veiktspēju, saīsinātu darbību un nepieciešamos remontus;

iii) nav redzamas smagas korozijas, kas traucētu daļas vai sastāvdaļas funkcionalitātei.

2. Minimālā informācija daļu un sastāvdaļu apzīmējumā:

a) sastāvdaļas vai daļas nosaukums;

b) nosaukums, pasta adrese, norādot vienoto kontaktpunktu un e-pasta adresi, tīmekļa vietni, ja piemērojams, identificējot pilnvarotu apstrādes punktu, kurš demontējis sastāvdaļu vai daļu.

E DAĻA

SASTĀVDAĻAS UN DAĻAS, KAS NAV ATKALIZMANTOJAMAS

1. Visi drošības spilveni, tai skaitā gaisa spilveni, pirotehniskie izpildmehānismi, elektroniskās vadības vienības un sensori;
2. emisiju pēcapstrādes sistēmas (piem., katalītiskie neitralizatori, daļiņu filtri), ja vien minētās daļas neatbilst attiecīgajai tehniskajai apskatei, kas noteikta Direktīvas 2014/45/ES 4. pantā.
3. automātiskie vai neautomātiskie drošības jostu komplekti, tai skaitā siksnas, sprādzes, ievilcēji, pirotehniskie izpildmehānismi;
4. sēdekļi, ja tajos ir iestrādāti drošības jostu stiprinājumi un/vai drošības gaisa spilveni;
5. stūres iekārtas bloķētāja mezgli, kas darbojas uz stūres statņa;
6. imobilaizeri, tai skaitā transponderi un elektriskās vadības vienības.

F DAĻA

DEMONTĒTO DAĻU, SASTĀVDAĻU UN MATERIĀLU SPECIFISKAS APSTRĀDES PRAŠĪBAS

1. SLI baterijas apstrādā saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 70. pantu.
2. Elektrotransportlīdzekļu baterijas apstrādā saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 70. pantu.
3. LMT baterijas apstrādā saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 70. pantu.
4. Pārnēsājamas baterijas apstrādā saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 70. pantu.

5. Pastāvīgo magnētu materiālus, kas satur neodīmu, disproziju vai prazeodīmu (neodīma-dzelzs-bora, NdFeB), kā definēts Regulas (ES) 2024/1252 28. pantā, un varu no e-piedziņas elektromotoriem, kas nav piemēroti atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, demontē, ja demontāžas procesu var veikt pilnvaroti apstrādes punkti bez pārmērīgām izmaksām. Ja nav tehniskā progresa NdFeB pastāvīgo magnētu materiālu reciklēšanai, e-piedziņas elektromotorus vai to pastāvīgo magnētu materiālus saturošās daļas novieto krājumā un apzīmē saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1252 28. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Turpmākai reciklēšanai nepiemēro Direktīvas 1999/31/EK prasības attiecībā uz pagaidu uzglabāšanu.
6. Demontētās elektroniskās sastāvdaļas un daļas, kas nav piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, un dzelzi nesaturošās frakcijas, tai skaitā sasmalcinātas iespiedshēmas plates, apstrādā apstrādes operatori, kā norādīts Direktīvas 2012/19/ES 8. panta 3. punktā.
7. No noliektiem transportlīdzekļiem demontēto stiklu vismaz reciklē par stikla traukiem, stiklšķiedru vai līdzvērtīgas kvalitātes materiālu.
8. Izņemtos aukstumaģentus reciklē, pārgūst vai iznīcina saskaņā ar Regulas (ES) 2024/573 8. pantu.
9. Ar plastmasu un atlieku frakcijām rīkojas saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1021 7. pantu un IV pielikumu.
10. Gumijas riepas pārstrādā saskaņā ar atkritumu apsaimniekošanas hierarhiju un vispārīgajām prasībām, kas noteiktas Direktīvas 2008/98/EK 4. pantā, lai par prioritāti noteiktu prevencijas iespējas, kas sniedz vislabākos vispārējos rezultātus vides jomā, tostarp riepas protektora atjaunošanu, un par prioritāti noteiktu reciklēšanu, tostarp citas metodes, kas nav mehāniskā reciklēšana, salīdzinājumā ar enerģijas atgūšanu.
11. Alumīnija materiālus, kuru izcelsme ir siltummaiņi, kā norādīts VIII pielikuma C daļas 17. punktā, uzglabā un pārstrādā atsevišķi no lietajām un deformējamām alumīnija frakcijām, kas norādītas VIII pielikuma G daļas 2. punkta b) apakšpunktā.

G DAĻA

KRITĒRIJI KOMBINĒTAI SASMALCINĀŠANAI UN PĒCSMALCINĀŠANAS TEHNOĻOĢIJU IZMANTOŠANAI

1. Lai izpildītu šīs regulas 27. panta 3. punkta prasības, noliektus transportlīdzekļus var sasmalcināt kopā ar citiem atkritumiem tikai tad, ja:
 - a) elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumi ir apstrādāti selektīvi saskaņā ar Direktīvas 2012/19/ES VII pielikumu;
 - b) visas baterijas ir izņemtas saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1542;
 - c) plastmasas iepakojums ir atdalīts no iepakojuma atkritumiem un metāla iepakojuma saskaņā ar Regulu (ES) 2025/40;
 - d) kombinētais sasmalcināšanas process nepazemina atkritumu plūsmu kvalitāti salīdzinājumā ar atsevišķu apstrādi; un

- e) katras jauktu atkritumu plūsmas konkrēto devumu izlaides frakcijās var identificēt kā tādu, kas izpilda ziņošanas pienākumus saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1542, Regulu (ES) 2025/40, Direktīvu 2008/98/EK un Direktīvu 2012/19/ES.

2. Kvalitātes prasības izlaides frakcijām:

- a) kopējais vara saturs galvenajā tērauda frakcijā nepārsniedz 0,25 % pēc masas; no 2031. gada 1. septembra kopējais vara saturs galvenajā tērauda frakcijā nepārsniedz 0,15 % pēc masas;

- b) līdz 2029. gada 1. septembrim alumīniju sašķiro vismaz divās frakcijās:

i) lietais alumīnijs (frakcijas ar silīcija saturu virs 1,5 %);

ii) deformējamais alumīnijs (frakcijas ar silīcija saturu 1,5 % vai mazāk);

- c) līdz 2032. gada 1. septembrim alumīniju sašķiro vismaz četrās frakcijās:

i) alumīnija frakcija ar silīcija saturu virs 1,5 %, vara saturu 0,5 % vai mazāk un dzelzs saturu 0,2 % vai mazāk;

ii) alumīnija frakcija ar silīcija saturu virs 1,5 %, kas neatbilst i) punkta prasībām attiecībā uz vara un dzelzs saturu;

iii) alumīnija frakcija ar silīcija saturu 1,5 % vai mazāk, magnija saturu 1,5 % vai mazāk, vara saturu 0,3 % vai mazāk un cinka saturu 0,3 % vai mazāk;

iv) alumīnija frakcija ar silīcija saturu 1,5 % vai mazāk un kas neatbilst iii) apakšpunktā noteiktajām sastāva prasībām attiecībā uz magniju, varu un cinku;

- d) smalcinātāja smago frakciju, kas iegūta pēc arooseparācijas un dzelzs separācijas, tālāk apstrādā, lai atdalītu melnos metālus un krāsainos metālus, plastmasu un citus organiskos materiālus reciklēšanai vai reģenerācijai. Šo procesu atlikums satur mazāk nekā 1 % metāla pēc masas un saskaņā ar Padomes Lēmumu 2003/33/EK ⁽¹⁾ – mazāk nekā 5 % no kopējā organiskā oglekļa pēc masas; kopējā organiskā oglekļa (TOC) robežvērtību – < 5 % no masas – nepiemēro, ja pareizi izvēlēta un rekondicionēta smalcinātāja smagā frakcija ir bioloģiski stabila saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem;

- e) smalcinātāja vieglo frakciju tālāk apstrādā, lai atdalītu melnos metālus un krāsainos metālus, plastmasu un citus organiskos materiālus reciklēšanai vai reģenerācijai; šo procesu atlikums satur mazāk nekā 1 % metāla pēc masas un saskaņā ar Lēmumu 2003/33/EK – mazāk nekā 5 % no kopējā organisko vielu satura pēc masas; kopējā organiskā satura (TOC) robežvērtību – < 5 % no masas – nepiemēro, ja pareizi izvēlēta un rekondicionēta smalcinātāja vieglā frakcija ir bioloģiski stabila saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem.

⁽¹⁾ Padomes Lēmums 2003/33/EK (2002. gada 19. decembris), ar ko nosaka kritērijus un procedūras atkritumu pieņemšanai poligonos saskaņā ar Direktīvas 1999/31/EK 16. pantu un II pielikumu (OV L 11, 16.1.2003., 27. lpp., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj)).

3. Dokumentācija, kas jāsniedz par atbrīvojumiem no pienākuma demontēt daļas, sastāvdaļas un materiālus:
- a) ja piemērojams, tā rakstiskā līguma kopija, kas noslēgts starp pilnvaroto apstrādes centru un struktūru, kas veic sasmalcināšanas darbības un izmanto pēcsmalcināšanas tehnoloģijas, iekļaujot reciklēšanai gatavo otrreizējo materiālu kvalitātes specifikācijas un tehnisko specifikāciju, kas ievērota no nolietotiem transportlīdzekļiem iegūto frakciju apstrādē;
 - b) masas bilances ziņojums par paraugu analīzi par apstrādes frakciju (izvadmateriāla) kvalitāti un daudzumu reprezentatīvai apstrādes konfigurācijai, ko iesniedz neatkarīga struktūra.
-

IX PIELIKUMS

INFORMĀCIJA REĢISTRĀCIJAI RAŽOTĀJU REĢISTRĀ

1. Informācija, ko sniedz ražotājs vai tā pilnvarotais par paplašinātu ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis:
 - a) nosaukums un zīmoli, ja pieejami, ar kādiem ražotājs darbojas dalībvalstī, un ražotāja adrese, norādot pasta indeksu un vietu, ielu un numuru, valsti, tālruņa numuru, ja tāds ir, tīmekļa adrese un e-pasta adrese, norādot arī vienoto kontaktpunktu;
 - b) ražotāja valsts identifikācijas kods, norādot tā numuru komercreģistrā vai līdzvērtīgs oficiālais reģistrācijas numurs un Eiropas vai valsts nodokļu identifikācijas numurs;
 - c) to transportlīdzekļu kategorijas, kurus ražotājs plāno pirmo reizi darīt pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā;
 - d) informācija par to, kā ražotājs pilda savus pienākumus, kas noteikti 16. pantā, tostarp rakstiska informāciju par:
 - i) pasākumiem, ko ražotājs ieviesis, lai izpildītu 16. un 20. pantā noteiktos ražotāja atbildības pienākumus;
 - ii) pasākumiem, kas ieviesti, lai izpildītu 23. pantā noteikto savākšanas pienākumu attiecībā uz to transportlīdzekļu skaitu, kurus ražotājs dara pieejamus tirgū dalībvalstī; un
 - iii) sistēmu, ar kuru nodrošina, ka kompetentajām iestādēm paziņotie dati ir ticami;
 - e) ražotāja vai attiecīgā gadījumā ražotāja pilnvarotā par paplašinātu ražotāja atbildību atbildīgā pārstāvja vai ražotāju atbildības organizācijas paziņojums, ka sniegtā informācija ir patiesa.
2. Informācija, kas jāsniedz papildus 1. punktā uzskaitītajai, ja ražotāju atbildības organizācija ir iecelta papildinātas ražotāja atbildības pienākumu veikšanai:
 - a) ražotāju atbildības organizācijas nosaukums un kontaktinformācija, tai skaitā pasta indekss un vieta, iela un numurs, valsts, tālruņa numurs, tīmekļa un e-pasta adrese un valsts identifikācijas kods;
 - b) ražotāju atbildības organizācijas numurs komercreģistrā vai līdzvērtīgs oficiāls reģistrācijas numurs un Eiropas vai valsts nodokļu identifikācijas numurs; un
 - c) pārstāvētā ražotāja pilnvarojums.

-
3. Informācija, kas ražotāju atbildības organizācijai jāsniedz papildus 1. punktā uzskaitītajai, ja tā iecelta saskaņā ar 17. panta 1. punktu:
 - a) pārstāvēto ražotāju nosaukumi un kontaktinformācija, tai skaitā pasta indeksi un vietas, ielas un numuri, valstis, tālruņa numuri, tīmekļa adreses un e-pasta adreses;
 - b) attiecīgā gadījumā katra pārstāvētā ražotāja pilnvarojums;
 - c) ja ražotāju atbildības organizācija pārstāv vairāk nekā vienu ražotāju, tā atsevišķi norāda, kā katrs no pārstāvētajiem ražotājiem pilda 16. pantā noteiktos pienākumus.
 4. Ja pienākumus saskaņā ar 16. pantu ražotāja vārdā pilda iecelts par paplašinātu ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis, kas pārstāv vairāk nekā vienu ražotāju, tad šis pārstāvis papildus 1. punktā uzskaitītajai informācijai atsevišķi norāda katra pārstāvētā ražotāja nosaukumu un kontaktinformāciju.
-

X PIELIKUMS

LIKVIDĀCIJAS CERTIFIKĀTS

1.	Iestāde vai organizācija, kas izdod šo sertifikātu	
1.1.	Nosaukums	
1.2.	Adrese	
1.3.	Tālruņa numurs	
1.4.	E-pasta adrese [ja pieejama]	
1.5.	Reģistrācijas vai identifikācijas numurs (*)	
2.	Kompetentā iestāde, kas izsniegusi atļauju 1. punktā minētajai iestādei vai organizācijai	
2.1.	Dalībvalsts	
2.2.	Vārds, uzvārds	
2.3.	Adrese	
3.	Likvidācijas sertifikāts	
3.1.	Izdošanas datums	
3.2.	Numurs	
4.	Informācija par transportlīdzekli, kam šis likvidācijas sertifikāts ir izdots	
4.1.	Valstspiederības zīme	
4.2.	(A) Reģistrācijas numurs (**)	
4.3.	(J) Kategorija (**)	
4.4.	(D.1) Marka (**)	
4.5.	(D.3) Komerccnosaukums (**)	

4.6.	(E) Transportlīdzekļa identifikācijas numurs (**)	
4.7.	Reģistrācijas apliecības numurs	
5.	Informācija par transportlīdzekļa īpašnieku	
5.1.	(C.2.1) Uzvārds vai uzņēmuma nosaukums (**)	
5.2.	(C.2.2) Cits(-i) nosaukums(-i) (**)	
5.3.	(C.2.3) Adrese (**)	
5.4.	Tālruņa numurs [ja pieejams un ar īpašnieka piekrišanu]	
5.5.	E-pasts [ja pieejams un ar īpašnieka piekrišanu]	
6.	Piezīmes	

(*) Šo prasību var atcelt tad, ja valsts reģistrācijas vai identifikācijas sistēmā šāds numurs nav paredzēts.

(**) Direktīvā 1999/37/EK minētie saskaņotie Kopienas kodi.

XI PIELIKUMS

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

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

a) I daļā G13. ierakstu aizstāj ar šādu:

"G13	Apritīgums	Regula (ES) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X";		
------	------------	-----------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	-----	--	--

b) pielikuma 1. papildinājumu groza šādi:

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

"G13	Apritīgums	Regula (ES) 2026/1738		n/a Tomēr piemēro VIII pielikuma E daļu par aizliegumu atkalizmantot norādītās sastāvdaļas.”;
------	------------	-----------------------	--	---

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

"G13	Apritīgums	Regula (ES) 2026/1738		n/a Tomēr piemēro VIII pielikuma E daļu par aizliegumu atkalizmantot norādītās sastāvdaļas.”;
------	------------	-----------------------	--	---

c) pielikuma 2. papildinājuma 4. punktu groza šādi:

i) tabulā "I daļa. M₁ kategorijas transportlīdzekļi" 59. ierakstu aizstāj ar šādu:

"59	Regula (ES) 2026/1738 (Apritīgums)	Minētās regulas prasības nepiemēro.”;
-----	------------------------------------	---------------------------------------

ii) tabulā "II daļa. N₁ kategorijas transportlīdzekļi" 59. ierakstu aizstāj ar šādu:

"59	Regula (ES) 2026/1738 (Apritīgums)	Minētās regulas prasības nepiemēro.”;
-----	------------------------------------	---------------------------------------

d) pielikuma III daļu groza šādi:

i) pielikuma 1. papildinājumā 59. ierakstu aizstāj ar šādu:

"59	Apritīgums	Regula (ES) 2026/1738	N/A	N/A";		
-----	------------	-----------------------	-----	-------	--	--

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

"59	Apritīgums	Regula (ES) 2026/1738	N/A				N/A";					
-----	------------	-----------------------	-----	--	--	--	-------	--	--	--	--	--

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

"59	Apritīgums	Regula (ES) 2026/1738	N/A";
-----	------------	-----------------------	-------

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

"59	Apritīgums	Regula (ES) 2026/1738	N/A				N/A";							
-----	------------	-----------------------	-----	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--

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

Tabulas C1 iedaļā 15.a ierakstu aizstāj ar šādu:

				L1e-A ¹	L1e-B ²	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
"15a	18	Aprites prasības	Regula (ES) 2026/1738	☒	☒	☒	x	x	x	x	x	x	x	x".

XII PIELIKUMS

GROZĪJUMI REGULĀ (ES) 2023/1542

Tabulu I pielikumā aizstāj ar šādu tabulu:

"1. sleja Vielas vai vielu grupas apzīmējums	2. sleja Ierobežojumu nosacījumi
1. Dzīvsudrabs CAS Nr. 7439-97-6 EK Nr. 231-106-7 un tā savienojumi	Baterijas, kas ir vai nav iestrādātas ierīcēs, vieglajos pārvietošanās līdzekļos vai citos transportlīdzekļos, dzīvsudrabu (ko izsaka kā dzīvsudraba metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,0005 % no masas.
2. Kadmija CAS Nr. 7440-43-9 EK Nr. 231-152-8 un tā savienojumi	1. Pārnēsājamās baterijas, kas ir vai nav iestrādātas ierīcēs, vieglajos pārvietošanās līdzekļos vai citos transportlīdzekļos, kadmiju (ko izsaka kā kadmija metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,002 % no masas. 2. Elektrotransportlīdzekļu un SLI baterijas, kas iestrādātas M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, homogēnā materiālā kadmiju (ko izsaka kā kadmija metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,01 % no masas. 3. 2. punktu nepiemēro elektrotransportlīdzekļu baterijām, ko izmanto kā rezerves daļas elektrotransportlīdzekļiem, tostarp speciālajiem transportlīdzekļiem, kas ietilpst M₁ un N₁ kategorijā, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, un kas laistas tirgū pirms 2008. gada 31. decembra.
3. Svins CAS Nr. 7439-92-1 EK Nr. 231-100-4 un tā savienojumi	1. No 2024. gada 18. augusta pārnēsājamās baterijas, kas ir vai nav iestrādātas ierīcēs, svina (ko izsaka kā svina metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,01 % no masas. 2. Ierobežojumu, kas izklāstīts 1. punktā, nepiemēro pārnēsājamiem cinka-gaisa podziņelementiem līdz 2028. gada 18. augustam. 3. Pārnēsājamās baterijas, kas iestrādātas M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, homogēnā materiālā svina (ko izsaka kā svina metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,1 % no masas. 4. 3. punktu nepiemēro pārnēsājamajām baterijām, kas iestrādātas vai tiek izmantotas kā rezerves daļas M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, kuru tips ir apstiprināts pirms 2024. gada 1. janvāra. 5. Elektrotransportlīdzekļu baterijas, kas iestrādātas M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, homogēnā materiālā svina (ko izsaka kā svina metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,1 % no masas.

"1. sleja Vielas vai vielu grupas apzīmējums	2. sleja Ierobežojumu nosacījumi
	6. 5. punktu nepiemēro: a) elektrotransportlīdzekļu baterijām, ko izmanto augsta sprieguma sistēmās ⁽¹⁾ un kas iestrādātas vai tiek izmantotas kā rezerves daļas M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, kuru tips ir apstiprināts pirms 2019. gada 1. janvāra; b) elektrotransportlīdzekļu baterijām, uz kurām neattiecas šā punkta a) apakšpunkts un kas iestrādātas vai tiek izmantotas kā rezerves daļas M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, kuru tips ir apstiprināts pirms 2024. gada 1. janvāra. 7. SLI baterijas, kas iestrādātas M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, homogēnā materiālā svīnu (ko izsaka kā svina metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,1 % no masas. 8. 7. punktu nepiemēro: a) SLI baterijām, ko izmanto 12 V lietojumos M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, tostarp speciālajiem transportlīdzekļiem, kā definēts Regulā (ES) 2018/858 ⁽¹⁾. b) SLI baterijām, ko izmanto 24 V lietojumos M₁ un N₁ kategorijas speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858 ⁽²⁾. c) SLI baterijām, ko izmanto citos lietojumos, nevis šā punkta a) un b) apakšpunktā minētajos, M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, kuru tips ir apstiprināts pirms 2024. gada 1. janvāra.
4. Sešvērtīgais hroms CAS Nr. 18540-29-9EK Nr. 606-053-1 un tā savienojumi	Baterijas, kas iestrādātas M ₁ un N ₁ kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, homogēnā materiālā sešvērtīgo hromu (ko izsaka kā sešvērtīgā hroma metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,1 % no masas.

⁽¹⁾ Sistēmas, kuru spriegums ir > 75 V DC, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/35/ES ⁽³⁾ 1. pantā."

⁽¹⁾ Šis izņēmums tiks pārskatīts 2030. gadā.

⁽²⁾ Šis izņēmums tiks pārskatīts 2030. gadā.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/35/ES (2014. gada 26. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz tādu elektroiekārtu pieejamību tirgū, kas paredzētas lietošanai noteiktās sprieguma robežās (OV L 96, 29.3.2014., 357. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj>).

XIII PIELIKUMS

KRITĒRIJI, KAS JĀIEVĒRO ATTIECĪBĀ UZ IEKĀRTĀM TREŠĀS VALSTĪS RECIKLĒTA MATERIĀLA RAŽOŠANA

A DAĻA KRITĒRIJI, LAI PIERĀDĪTU, KA RECIKLĒTAIS MATERIĀLS IR RAŽOTS IEKĀRTĀ, KAS ATBILST KONKRĒTĀM SAVIENĪBAS TIESĪBU AKTOS NOTEIKTAJĀM CILVĒKA VESELĪBAS, KLIMATA UN VIDES AIZSARDZĪBAS PRASĪBĀM VAI MINĒTAJĀM PRASĪBĀM LĪDZVĒRTĪGĀM PRASĪBĀM (SASKAŅĀ AR 6. PANTA 4. PUNKTU)

1. Iekārta, kas atrodas trešā valstī un ir iesaistīta reciklēta materiāla ražošanā, savās faktiskajās darbībās atbilst šādiem nosacījumiem:

- a) tā ievēro atkritumu reciklēšanas prasības un veic savas darbības saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem par vides aizsardzību;
- b) tā ir projektēta, uzbūvēta un tiek ekspluatēta drošā un vidi saudzējošā veidā, un jo īpaši tajā ir ieviesti attiecīgo atkritumu reciklēšanai vajadzīgie procesi, atbilstoša atkritumu apsaimniekošanas tehnoloģija, organizācija un infrastruktūra;
- c) tā plastmasas atkritumus iegūst no dalībvalsts vai valsts, kas vides aizsardzības un darba ņēmēju drošuma ziņā atbilst Savienības tiesību aktiem vai līdzvērtīgiem dalībvalstu standartiem un darbojas šādā valstī saskaņā ar 3. punktā noteiktajiem kritērijiem;
- d) tajā ir ieviestas un darbojas pārvaldības un monitoringa sistēmas, procedūras un tehniskie pasākumi, kuru mērķis ir nepieļaut, samazināt, līdz minimumam ierobežot un, cik vien praktiski iespējams, likvidēt:
 - i) veselības un drošuma apdraudējumu attiecīgajiem darba ņēmējiem un iedzīvotājiem objekta tuvumā; un
 - ii) tās darbību radīto nelabvēlīgo ietekmi uz vidi (jo īpaši, veicot pienācīgus pasākumus, lai monitorētu un novērstu piesārņojumu);
- e) tā nodrošina visu objektā saņemto un apstrādāto atkritumu izsekojamību, tostarp, nodrošinot, lai visas tās darbību rezultātā radušās atkritumu atliekas tiktu dokumentētas un nosūtītas tikai uz tiem atkritumu apsaimniekošanas objektiem, kuriem ir atļauts apstrādāt šādas atkritumu atliekas;
- f) tas ir veicis pasākumus, lai taupītu enerģiju un ierobežotu ar tā darbību saistītās siltumnīcefekta gāzu emisijas;
- g) tā veic uzskaiti par savām atkritumu apsaimniekošanas darbībām un var sniegt šādas uzskaites datus par pēdējiem pieciem gadiem; ja iekārta darbojusies mazāk nekā piecus gadus, tā veic uzskaiti par savām atkritumu apsaimniekošanas darbībām un var sniegt šādas uzskaites datus par laikposmu, kurā tā darbojusies;
- h) tās operators vai apsaimniekotājs pēdējo piecu gadu laikā nav bijis notiesāts par nelikumīgām darbībām, kas saistītas ar atkritumu apsaimniekošanu.

2. Kā atsaucies punktu un attiecīgā gadījumā ņem vērā šādus vai līdzvērtīgus noteikumus:
 - a) konkrētas prasības noteiktu veidu atkritumu apstrādei un apstrādāto atkritumu daudzuma aprēķināšanai, kas ir obligātas saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, un saražoto reciklēto materiālu daudzuma uzskaiti;
 - b) secinājumi par labākajiem pieejamajiem tehniskajiem paņēmieniem, kas pieņemti attiecībā uz konkrētām darbībām saskaņā ar Direktīvu 2010/75/ES.
3. Plastmasas atkritumus apstrādā saskaņā ar Savienības tiesību aktos noteiktajām prasībām vai minētajām prasībām līdzvērtīgā veidā, un tie nāk no dalībvalsts vai valsts, kurā ir visaptverošs atkritumu apsaimniekošanas satvars, kas aptver visu tās teritoriju un apliecina tās spēju un vēlmi garantēt videi nekaitīgu atkritumu apsaimniekošanu, jo īpaši ņemot vērā šādus kritērijus:
 - a) īstenotie un plānotie pasākumi, lai nodrošinātu atkritumu apsaimniekošanu videi drošā veidā tās teritorijā, piemēram, paplašinātas ražotāja atbildības shēmas vai līdzvērtīgas sistēmas, ar ko īsteno principu "piesārņotājs maksā", ieviešana;
 - b) īstenotie un plānotie pasākumi, lai palielinātu no transportlīdzekļiem reciklētās pēcpatēriņa plastmasas īpatsvaru, un rādītāji šo pasākumu uzraudzībai;
 - c) īstenotie un plānotie pasākumi, lai palielinātu valsts tirgū laistajos transportlīdzekļos iestrādātās reciklētās pēcpatēriņa plastmasas īpatsvaru, un rādītāji šo pasākumu uzraudzībai.

B DAĻA KRITĒRIJI, LAI PIERĀDĪTU, KA RECIKLĒTAIS MATERIĀLS IR RAŽOTS SASKAŅĀ AR 6. PANTA 1., 2. UN 3. PUNKTA PRASĪBĀM

Iekārta, kas atrodas trešā valstī un ir iesaistīta reciklēta materiāla ražošanā, savās faktiskajās darbībās atbilst šādiem nosacījumiem:

1. Iekārta spēj pierādīt, ka tā ražo materiālus, kas reciklēti no pēcpatēriņa atkritumiem. Ja iekārta ražo arī materiālus, kas iegūti no pirmspatēriņa atkritumiem vai no izejvielām, tā spēj pierādīt, ka tā skaidri nošķir dažādus materiālu veidus. Iekārta nodrošina, ka tā piegādā tikai materiālus, kas reciklēti no pēcpatēriņa atkritumiem, kas ir nosacījums, lai šo materiālu uzskaitītu kā daļu no 6. pantā noteiktajiem mērķrādītājiem;
2. Iekārta, kurā ražo reciklētos materiālus no pēcpatēriņa atkritumiem, kas iegūti no noliektiem transportlīdzekļiem vai remontētiem transportlīdzekļiem, spēj pierādīt, ka šādi atkritumi ir savākti dalīti un nav sajaukti ar citas izcelsmes materiāliem tā, lai nevarētu izsekot šiem atkritumiem pirms to nonākšanas iekārtā un visā reciklēšanas procesā.

XIV PIELIKUMS

PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ REVĪZIJĀM, CERTIFICĒTĀJIEM UN REVIDENTIEM

A DAĻA DETALIZĒTAS PRASĪBAS TREŠĀM PERSONĀM, KAS VEIC REVĪZIJAS

1. Trešā persona, kas veic trešā valstī esošas iekārtas revīzijas saskaņā ar 6. panta 5. punktu, ir neatkarīga no piegādātāja, ražotāja vai personas, kas iesaistīta reciklētā materiāla ražošanā, un no kontrolētās iekārtas. Minētajā nolūkā trešā persona spēj dokumentēt, ka:

a) tā nav daļa no šīm struktūrām un tās to nekontrolē;

b) tā ir izveidojusi un piemēro procedūras, kas garantē tās objektivitāti, tai skaitā:

i) pastāvīgi novērtē riskus, kas apdraud tās objektivitāti;

ii) apzina, novērš un mazina no finansiāla, komerciāla un citu veidu spiediena izrietošos riskus, kas apdraud tās objektivitāti;

iii) novērtē no tās darbinieku attiecībām izrietošo risku, kas apdraud tās objektivitāti;

c) tā ir strukturēta un pārvaldīta veidā, kas nodrošina tās neatkarību un objektivitāti, cita starpā:

i) tā ir skaidri identificējama juridiskās personas daļa, ja attiecīgā juridiskā persona veic arī darbības, kuras nav saistītas ar revīzijām;

ii) tai ir noteikumi attiecībā uz ziņošanu par veikto revīziju darbībām;

iii) tās darbiniekiem ir skaidri identificējami pienākumi attiecībā uz revīziju veikšanu.

2. Uzskata, ka trešai personai, kas veic revīzijas saskaņā ar 6. panta 5. punktu, ir atbilstošas kvalifikācijas revīzijas un atkritumu apstrādes jomā, ja tās rīcībā tieši vai saskaņā ar apakšuzņēmuma līgumiem ir pietiekams skaits kvalificētu darbinieku, kas tiek regulāri apmācīti, un ja tās darbiniekiem, kuri iesaistīti šādu revīziju veikšanā, ir dokumentēta profesionālā pieredze visās šādās jomās:

a) atkritumu apstrādes objektu revīziju veikšana;

b) atkritumu apstrādes operācijas;

c) vides un darba aizsardzības pārvaldības sistēmas;

d) reciklētā materiāla ražošana.

3. Lai pierādītu atbilstību šīs daļas 1. un 2. punktā minētajiem kritērijiem, trešā persona, kas veic revīziju vai sertifikāciju, atsaucas uz savu sertifikāciju saskaņā ar Savienības vai līdzvērtīgiem starptautiski atzītiem standartiem, kas attiecas uz revīziju veikšanu, piemēram, starptautisko standartu ISO 19011:2018 vai ISO/IEC 17020:2012.

B DAĻA REVĪZIJAS PRIEKŠMETS

1. Revīzijā, kas minēta 6. panta 5. punktā, pārbauda, vai iekārta, kas atrodas trešā valstī un ir iesaistīta reciklēta materiāla ražošanā, savās faktiskajās darbībās atbilst XIII pielikumā uzskaitītajiem nosacījumiem.
2. Revīzijas ziņojumos skaidri norāda šīs revīzijas veikušo personu vārdu, uzvārdu un kontaktinformāciju.

XV PIELIKUMS
ATBILSTĪBAS TABULAS

1. Direktīva 2000/53/EK

Direktīva 2000/53/EK	Šī regula
1. pants	1. pants
2. panta 1. punkts	3. panta 1. punkts
2. panta 2. punkts	3. panta 2. punkts
2. panta 3. punkts	3. panta 23. punkts
2. panta 4. punkts	3. panta 39. punkts
2. panta 5. punkts	3. panta 18. punkts
2. panta 6. punkts	3. panta 4. punkts
2. panta 7. punkts	3. panta 39. punkts
2. panta 8. punkts	3. panta 39. punkts
2. panta 9. punkts	3. panta 39. punkts
2. panta 10. punkts	3. panta 35. punkts
2. panta 11. punkts	—
2. panta 11. punkta a) apakšpunkts	—
2. panta 11. punkta b) apakšpunkts	—
2. panta 11. punkta c) apakšpunkts	—
2. panta 11. punkta d) apakšpunkts	—
2. panta 12. punkts	—
2. panta 13. punkts	—

Direktīva 2000/53/EK	Šī regula
3. panta 1. punkts	2. panta 1. punkta a) apakšpunkts
3. panta 2. punkts	—
3. panta 3. punkts	—
3. panta 4. punkts	—
3. panta 5. punkts	—
4. panta 1. punkta a) apakšpunkts	5. panta 1. punkts
4. panta 1. punkta b) apakšpunkts	7. panta 1. punkts
4. panta 1. punkta c) apakšpunkts	6. pants
4. panta 2. punkta a) apakšpunkts	5. panta 4. un 5. punkts
4. panta 2. punkta b) apakšpunkta i) punkts	5. panta 6. punkta a) apakšpunkts
4. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) punkts	5. panta 6. punkta b) apakšpunkts
4. panta 2. punkta b) apakšpunkta iii) punkts	5. panta 6. punkta c) apakšpunkts
4. panta 2. punkta b) apakšpunkta iv) punkts	5. panta 6. punkta d) apakšpunkts
4. panta 2. punkta c) apakšpunkts	—
5. panta 1. punkta pirmais ievilkums	—
5. panta 1. punkta otrais ievilkums	23. panta 3. punkta b) apakšpunkts
5. panta 2. punkts	24. panta 1. punkts
5. panta 3. punkta pirmā daļa	25. pants
5. panta 3. punkta otrā daļa	25. panta 1. punkts
5. panta 3. punkta trešā daļa	—
5. panta 4. punkta pirmā daļa	24. panta 2. punkts
5. panta 4. punkta otrā daļa	16. pants un 20. panta 1. punkta a) apakšpunkts

Direktīva 2000/53/EK	Šī regula
5. panta 4. punkta trešā daļa	24. panta 2. punkts
5. panta 4. punkta ceturrtā daļa	—
5. panta 5. punkta pirmā daļa	25. panta 1. punkts un X pielikums
5. panta 5. punkta otrā daļa	—
6. panta 1. punkts	26. panta 1. un 2. punkts
6. panta 2. punkta pirmā daļa	15. panta 1. punkts
6. panta 2. punkta otrā daļa	—
6. panta 3. punkta pirmā daļa	29. panta 1. punkts un VIII pielikuma C daļa
6. panta 3. punkta otrā daļa	28. panta 1. punkts
6. panta 4. punkts	15. panta 2. punkts
6. panta 5. punkts	26. panta 4. punkts
6. panta 6. punkts	26. panta 3. punkts
7. panta 1. punkts	30. panta 1. punkts
7. panta 2. punkta a) apakšpunkts	—
7. panta 2. punkta b) apakšpunkts	33. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts
7. panta 2. punkta otrā daļa	—
7. panta 2. punkta trešā daļa	—
7. panta 3. punkts	—
7. panta 4. punkts	—
7. panta 5. punkts	—
8. panta 1. punkts	12. panta 1. punkts

Direktīva 2000/53/EK	Šī regula
8. panta 2. punkts	12. panta 2. punkts
8. panta 3. punkts	11. panta 1. punkts
8. panta 4. punkts	11. panta 1. un 3. punkts
9. panta 1.a punkta pirmā daļa	50. panta 1. punkta pirmā daļa
9. panta 1.a punkta otrā daļa	50. panta 1. punkta otrā daļa
9. panta 1.a punkta trešā daļa	50. panta 1. punkta trešā daļa
9. panta 1.b punkts	50. panta 2. punkts
9. panta 1.c punkts	50. panta 3. punkta trešā daļa
9. panta 1.d punkts	50. panta 5. punkts
9. panta 2. punkts	9. pants un V pielikuma A daļa
9.a panta 1. punkts	51. panta 1. punkts
9.a panta 2. punkts	51. panta 2. punkts
9.a panta 3. punkts	51. panta 3. punkts
9.a panta 4. punkts	51. panta 4. punkts
9.a panta 5. punkts	51. panta 5. punkts
9.a panta 6. punkts	51. panta 6. punkts
10. panta 1. punkts	—
10. panta 2. punkts	—
10. panta 3. punkts	—
10.a pants	56. pants
11. panta 1. punkts	52. panta 1. punkts

Direktīva 2000/53/EK	Šī regula
11. panta 2. punkts	52. panta 2. punkts
12. panta 1. punkts	59. panta 1. punkts
12. panta 2. punkts	59. panta 2. punkts
12. panta 3. punkts	—
13. pants	—
I pielikums	VIII pielikums
II pielikums	IV pielikums

2. Direktīva 2005/64/EK

Direktīva 2005/64/EK	Šī regula
1. panta pirmā daļa	1. pants
1. panta otrā daļa	—
2. pants	2. panta 1. punkta a) apakšpunkts
3. panta a) punkts	—
3. panta b) punkts	—
3. panta c) punkts	2. panta 2. punkta a) apakšpunkts
4. panta 1. punkts	3. panta 1. punkts
4. panta 2. punkts	—
4. panta 3. punkts	3. panta 3. punkts
4. panta 4. punkts	3. panta 2. punkts
4. panta 5. punkts	III pielikums
4. panta 6. punkts	—

Direktīva 2005/64/EK	Šī regula
4. panta 7. punkts	3. panta 40. punkts
4. panta 8. punkts	—
4. panta 9. punkts	3. panta 4. punkts
4. panta 10. punkts	3. panta 39. punkts
4. panta 11. punkts	—
4. panta 12. punkts	3. panta 39. punkts
4. panta 13. punkts	3. panta 5. punkts
4. panta 14. punkts	3. panta 6. punkts
4. panta 15. punkts	3. panta 7. punkts
4. panta 16. punkts	—
4. panta 17. punkts	—
4. panta 18. punkts	—
4. panta 19. punkts	—
4. panta 20. punkts	—
5. panta 1. punkts	—
5. panta 2. punkts	8. panta 2. punkts
5. panta 3. punkts	8. panta 3. punkts
5. panta 4. punkts	—
6. panta 1. punkts	—
6. panta 2. punkta otrā daļa	5. panta 4. un 5. punkts

Direktīva 2005/64/EK	Šī regula
6. panta 3. punkts	9. pants
6. panta 4. punkts	—
6. panta 5. punkts	—
6. panta 6. punkts	—
6. panta 7. punkts	—
6. panta 8. punkts	—
7. panta a) punkts	VIII pielikuma E daļa
7. panta b) punkts	VIII pielikuma E daļa
8. pants	—
9. pants	—
10. panta 1. punkts	—
10. panta 2. punkts	—
10. panta 3. punkts	—
10. panta 4. punkts	—
11. panta 1. punkts	—
11. panta 2. punkts	—
12. pants	—
13. pants	—
I pielikums	4. panta 1. punkts
II pielikums	—

Direktīva 2005/64/EK	Šī regula
III pielikums	—
VII pielikums	—
V pielikums	VIII pielikuma E daļa
VI pielikums	—