Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2026/1738

2026 7 24

# EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2026/1738

**2026 m. liepos 8 d.**

**dėl transporto priemonių projektavimo žiediškumo reikalavimų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 168/2013, (ES) 2018/858, (ES) 2019/1020 ir (ES) 2023/1542 ir panaikinamos direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB**

**(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 straipsnį, ir šio reglamento 14–36 straipsnių atveju – 192 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([1]),

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ([2]),

kadangi:

(1) 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas „Europos žaliasis kursas“ yra Europos augimo strategija, kuria siekiama pertvarkyti Sąjungą į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika, kurioje ne vėliau kaip 2050 m. visai nebus grynojo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio, o ekonomikos augimas bus atsietas nuo išteklių naudojimo. Siekiant Sąjungos gaminių politika prisidėti prie išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimo pasauliniu lygmeniu reikia užtikrinti, kad gaminiai, kuriais prekiaujama ir kurie parduodami Sąjungos rinkoje, būtų tvariai gauti, pagaminti ir apdoroti jų gyvavimo ciklo pabaigoje;

([1]) OL C, C/2024/1593, 2024 3 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj.
([2]) 2026 m. birželio 18 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2026 m. birželio 29 d. Tarybos sprendimas.

(2) automobilių pramonės sektorius labai prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje, o dėl to ir prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo. Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių gamyba trečiosiose valstybėse prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo pasaulyje, o tai savo ruožtu daro neigiamą poveikį aplinkai Sąjungoje. Perėjimas nuo iškastinio kuro naudojimo transporto priemonėse prie visai netaršaus judumo, kaip numatyta Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje, yra viena iš būtinųjų sąlygų norint pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą iki 2050 m. Dėl to sumažės automobilių pramonės sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis, susijęs su transporto priemonių naudojimo etapu. Automobilių pramonė yra viena didžiausių pirminio aliuminio, plieno ir plastiko naudotojų – šios žaliavos naudojamos naujų Sąjungos rinkai teikiamų transporto priemonių gamybai. Tai gali turėti didelį poveikį aplinkai, susijusį su energija, reikalinga šioms žaliavoms išgauti ir perdirbti. Su naujų transporto priemonių gamyba susijęs aplinkosauginis pėdsakas galėtų padidėti dėl vykdomo automobilių parko elektrifikavimo, vis didesnių ir sunkesnių transporto priemonių, taip pat dėl platesnio elektronikos naudojimo ir sudėtingumo būsimuose modeliuose – abiem atvejais reikia daug svarbiausiųjų ir strateginių žaliavų bei tauriųjų metalų, pavyzdžiui, vario ir retųjų žemių elementų. Dėl šių pokyčių poveikis aplinkai gamybos etape gali būti didesnis nei transporto priemonių naudojimo etape ir Europos pramonė galėtų tapti vis labiau priklausoma nuo ypatingos svarbos žaliavų importo ir pažeidžiama dėl tiekimo sutrikimų, ir taip prarasti konkurencingumą. Be to, dabartiniai Sąjungos teisės reikalavimai dėl atliekų tvarkymo lemia neoptimalų išteklių atgavimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, todėl yra didelis potencialas padidinti remontuojamų, pakartotinai naudojamų, perdaromų, atnaujinamų, modifikuojamų ar perdirbamų dalių, komponentų ir medžiagų, gautų iš transporto priemonių jų naudojimo etapu ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kiekį ir kokybę. Siekiant spręsti šį poveikį aplinkai ir prisidėti prie sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir remti konkurencingumą, didinant automobilių pramonės atsparumą, būtina gerinti bendrosios rinkos veikimą ir paspartinti automobilių pramonės perėjimą prie žiedinės ekonomikos. Tai atitinka 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatą dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“, kuriame raginama peržiūrėti galiojančias taisykles siekiant skatinti žiedinei ekonomikai labiau pritaikytus verslo modelius susiejant projektavimo aspektus su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, apsvarstyti privalomo perdirbtųjų medžiagų kiekio taisykles ir pagerinti perdirbimo našumą. Tai taip pat atitinka Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2024/1252 ([3]). Taryba ir Europos Parlamentas taip pat pabrėžė, kad reikia naujų šiuos klausimus reglamentuojančių Sąjungos taisyklių, kurios pakeistų esamas transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomas taisykles dėl tinkamumo pakartotinai naudoti, tinkamumo perdirbti ir tinkamumo atgauti bei dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių;

(3) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2000/53/EB ([4]) nustatomi suderinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo reikalavimai ir transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo, taip pat pakartotinio naudojimo ir atgavimo tikslai. Joje nustatytos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo pareigos ir ekonominės veiklos vykdytojų pareigos, visų pirma apribojant sunkiųjų metalų naudojimą transporto priemonėse. Ja taip pat nustatomos pagrindinės taisyklės dėl didesnės gamintojo atsakomybės, pagal kurias transporto priemonių gamintojai turi padengti dalį eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo išlaidų;

(4) savo pateiktame Direktyvos 2000/53/EB vertinime Komisija pabrėžė, kad šia direktyva veiksmingai įgyvendinta daugelis pradinių jos tikslų, visų pirma iš transporto priemonių pašalinti kadmį, šviną, gyvsidabrį ir šešiavalentį chromą, padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo taškų skaičių ir pasiekti atgavimo ir perdirbimo tikslus. Tačiau atlikus vertinimą nustatyta, kad šia direktyva nepakankamai sprendžiami svarbūs klausimai, susiję su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, ir ja nebegali būti užtikrinta aukšta šių transporto priemonių apdorojimo kokybė;

([3]) 2024 m. balandžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1252, kuriuo nustatoma saugaus ir tvaraus ypatingos svarbos žaliavų tiekimo užtikrinimo sistema ir kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 168/2013, (ES) 2018/858, (ES) 2018/1724 ir (ES) 2019/1020 (OL L, 2024/1252, 2024 5 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

([4]) 2000 m. rugsėjo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (OL L 269, 2000 10 21, p. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj).

(5) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/64/EB ([5]) reglamentuojamas transporto priemonių tipo patvirtinimas, susijęs su galimybe jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, kad šios transporto priemonės savo gyvavimo ciklo pabaigoje atitiktų Direktyvoje 2000/53/EB nustatytus tikslus. Tačiau Direktyva 2005/64/EB nepavyko reikšmingai padidinti naujų transporto priemonių tinkamumo pakartotinai naudoti, tinkamumo perdirbti ir tinkamumo atgauti ir ji nėra pritaikyta naujų transporto priemonių savybėms, kurios nuo Direktyvos 2005/64/EB įsigaliojimo labai pasikeitė;

(6) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/858 ([6]) nustatyta išsami motorinių transporto priemonių, priekabų ir tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros sistema siekiant užtikrinti tinkamą bendrosios rinkos veikimą ir užtikrinti aukštą aplinkosauginio veiksmingumo lygį. Reikalingas atskiras reglamentas, parengtas ES tipo patvirtinimo procedūros, numatytos to reglamento II priede, tikslais. Todėl būtina nustatyti ES tipo patvirtinimo procese taikomas nuostatas ir reikalavimus dėl transporto priemonių žiediškumo. Siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės atitiktų šiuos reikalavimus, būtina užtikrinti jų tikrinimą ES tipo patvirtinimo procese. Pagal šio reglamento reikalavimus išduodamiems tipo patvirtinimams taikomos Reglamento (ES) 2018/858 administracinės nuostatos, įskaitant nuostatas dėl rinkos priežiūros, taisomųjų priemonių, apsaugos sąlygų ir sankcijų;

(7) svarbu atskirti esamus tipo patvirtinimus ir naujus tipo patvirtinimus. Todėl būtina paaiškinti, kurios nuostatos taikomos naujiems transporto priemonių tipams pagal Reglamentą (ES) 2018/858. Todėl reikėtų išaiškinti, kad tipo patvirtinimo pakeitimams nereikia sistemingai išplėsti tipo patvirtinimo taikymo srities pagal tą reglamentą;

(8) siekiant pagerinti bendrosios rinkos veikimą, kartu užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį, būtina suderinti transporto priemonių tipo patvirtinimo sąlygas, susijusias su jų tinkamumu pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, transporto priemonių gamybos etapo, transporto priemonės statuso įvertinimo ir naudotų transporto priemonių eksporto sąlygas. Siekiant prisidėti prie aplinkos kokybės išsaugojimo, apsaugos ir gerinimo, žmonių sveikatos apsaugos ir apdairaus bei racionalaus gamtos išteklių naudojimo tikslų, labai svarbu nustatyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo taisykles, atsižvelgiant į transporto priemonės konstrukciją, taip pat priemones, kuriomis siekiama užkirsti kelią neteisėtam išmontavimui, pavyzdžiui, geresnį atsekamumą naudotų transporto priemonių nuosavybės teisės perdavimo atveju. Todėl veiksmingiausias būdas palengvinti automobilių pramonės sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos – Sąjungos lygmeniu sukurti vienodą reglamentavimo sistemą, kuri integruotai ir nuosekliai apimtų transporto priemonių projektavimą, gamybą, pateikimą Sąjungos rinkai ir apdorojimą jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Tai taip pat būtina norint sukurti Sąjungos antrinių žaliavų, naudojamų naujose rinkai pateikiamose transporto priemonėse, rinką, taip pat siekiant išvengti prekybos kliūčių ir konkurencijos iškraipymų, užtikrinti teisinį aiškumą ir pagerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, dalyvaujančių kuriant, gaminant ir apdorojant transporto priemones jų gyvavimo ciklo pabaigoje, aplinkosauginį veiksmingumą. Kad šie tikslai būtų pasiekti , direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB turėtų būti pakeistos reglamentu, grindžiamu Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 straipsniu ir 192 straipsnio 1 dalimi;

(9) SESV 349 straipsnyje nurodytuose atokiausiuose regionuose valstybės narės turėtų turėti galimybę, atsižvelgdamos į tų regionų ypatumus, pritaikyti gamintojų pareigas, kad būtų užtikrintas paslaugų teikimas ir padengiamos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo išlaidos;

([5]) 2005 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/64/EB dėl motorinių transporto priemonių tipų patvirtinimo, atsižvelgiant į galimybę jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atnaujinti, bei iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 70/156/EEB (OL L 310, 2005 11 25, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj).

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

(10) direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB taikomos tik keleivinėms transporto priemonėms ($M_1$) ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ($N_1$), kurios sudaro apie 85 % visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių. Likusioms transporto priemonėms, t. y. dviratėms ir triratėms transporto priemonėms, keturračiams, sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms, nėra taikomi jokie Sąjungos teisės aktai, susiję su jų ekologiniu projektavimu ir tvarkymu jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Todėl siekiant užtikrinti išsamią visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių žiediškumo sistemą, įskaitant jų apdorojimą aplinkai saugiu būdu, taip pat užkirsti kelią bendrosios rinkos susiskaidymui šis reglamentas turėtų būti taikomas ne tik $M_1$ ir $N_1$, kategorijų transporto priemonėms, bet iš dalies ir L kategorijos transporto priemonėms , sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms ($M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O). Trūksta išsamios informacijos apie tokių transporto priemonių apdorojimą jų gyvavimo ciklo pabaigoje Sąjungoje, o tai neleis joms taikyti tos pačios tvarkos, kuri bus taikoma $M_1$ ir $N_1$ transporto priemonėms įsigaliojus šiam reglamentui. Tačiau L kategorijos transporto priemonėms ir sunkiosioms transporto priemonėms bei jų priekaboms ($M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O) turėtų būti taikomi eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo, jų privalomo pristatymo į leidimą turinčias apdorojimo įmones apdorojimui ir teršalų pašalinimui, privalomo tam tikrų dalių ir komponentų išėmimo prieš transporto priemonę susmulkinant, kad jas būtų galima pakartotinai naudoti ir perdirbti, reikalavimai ir neinertinių smulkinimo atliekų šalinimo sąvartynuose sąlygos. Siekiant palengvinti šių eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą jų fiziniai gamintojai turėtų būti įpareigoti teikti informaciją apie tokių transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų pašalinimą ir keitimą. Be to, šioms transporto priemonių kategorijoms turėtų būti taikomos nuostatos dėl didesnės gamintojo atsakomybės, apimančios jų surinkimo ir teršalų pašalinimo jų gyvavimo ciklo pabaigoje išlaidas;

(11) kadangi ne visos valstybės narės reikalauja registruoti L1e, L2e arba L6e kategorijų transporto priemones, būtina suteikti valstybėms narėms galimybę tų kategorijų transporto priemonėms netaikyti su registracija susijusių reikalavimų;

(12) kaip rodo tyrimai, naudotų transporto priemonių eksporto problemos susijusios ne tik su keleivinėmis transporto priemonėmis ($M_1$) ir lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis ($N_1$), bet ir su didesnėmis transporto priemonėmis. Todėl šios nuostatos taip pat turėtų būti taikomos sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms ($M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O);

(13) šis reglamentas neturėtų būti taikomas transporto priemonėms, suprojektuotoms ir sukonstruotoms arba pritaikytoms naudoti tik ginkluotosioms tarnyboms, taip pat transporto priemonėms, suprojektuotoms ir sukonstruotoms naudoti ginkluotosioms tarnyboms, civilinės gynybos tarnyboms, priešgaisrinėms apsaugos tarnyboms, už viešosios tvarkos palaikymą atsakingoms pajėgoms ir greitosios medicinos pagalbos tarnyboms. Šios transporto priemonės yra skirtos specializuotoms eksploatacinėms funkcijoms atlikti ir joms taikomi specialūs techniniai reikalavimai, o jų projektavimas, konstravimas ir naudojimas labai skiriasi nuo transporto priemonių, skirtų bendrajam kelių transportui, naudojimo. Todėl taikyti transporto priemonių projektavimo ir gyvavimo ciklo pabaigos tvarkymo bendrųjų žiediškumo reikalavimus tokioms transporto priemonėms būtų netinkama, o jų neįtraukimas į šio reglamento taikymo sritį atitinka specifinį jų funkcijų pobūdį;

(14) siekiant išsaugoti Europos kultūros paveldą, istorinės vertės transporto priemonės neturėtų būti įtrauktos į šio reglamento taikymo sritį ir joms neturėtų būti taikomos pareigos, susijusios su nuosavybės perdavimu ar eksportu, arba gyvavimo ciklo pabaigos reikalavimai. Į šio reglamento taikymo sritį taip pat neturėtų būti įtrauktos transporto priemonės, kurias valstybė narė pripažįsta kaip ypatingos kultūrinės svarbos. Tai gali būti, pavyzdžiui, kolekcionieriams ar muziejams priklausančios transporto priemonės, pagal užsakymą pagamintos transporto priemonės arba lenktyninės transporto priemonės, jei kompetentingos institucijos pripažįsta jų atitinkamą ypatingą kultūrinę svarbą. Tačiau šio reglamento reikalavimai, pavyzdžiui, žiedinio projektavimo reikalavimai, toms transporto priemonėms turėtų būti taikomi prieš jas laikant istorinės vertės transporto priemonėmis arba ypatingos kultūrinės svarbos transporto priemonėmis. Be to, kai valstybės narės tų transporto priemonių nebelaiko istorinės vertės transporto priemonėmis arba ypatingos kultūrinės svarbos transporto priemonėmis, jos vėl patenka į šio reglamento taikymo sritį ir joms turėtų būti taikomi reikalavimai, pavyzdžiui, pareigos, susijusios su nuosavybės perdavimu, eksportu ar gyvavimo ciklo pabaiga;

(15) siekiant išvengti pernelyg didelės administracinės naštos ir užtikrinti, kad šio reglamento taikymo sritis apimtų vidaus rinkos poreikius, šis reglamentas taip pat neturėtų būti taikomas kitų transporto priemonių tipams, pvz., L kategorijos transporto priemonėms, gaminamoms mažomis serijomis, arba tam tikriems minti skirtiems $L1_e$-A ir $L1_e$-B kategorijų dviračiams;

(16) specialiosios paskirties transporto priemonės yra sukonstruotos specifinėms funkcijoms atlikti ir dėl to joms reikalingi specialūs kėbulo įrenginiai, kurių vien fiziniai gamintojas visiškai nekontroliuoja. Dėl to sudėtinga apskaičiuoti tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgaunamumo rodiklius. Specialios paskirties $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemonių atveju dalių ir komponentų surinkimo, teršalų pašalinimo iš jų, privalomo išėmimo ir apdorojimo išlaidas turėtų padengti gamintojai pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemą. $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O kategorijų specialiosios paskirties transporto priemonėms turėtų būti taikomas tik ribotas taisyklių rinkinys. $M_1$ ir $N_1$ kategorijų specialios paskirties transporto priemonėms taip pat turėtų būti taikomos nuostatos dėl transporto priemonėse esančių susirūpinimą keliančių medžiagų, kaip nustatyta Direktyvoje 2000/53/EB. Kitos specialiosios paskirties transporto priemonių, kurių tipas patvirtintas taikant daugiaetapį tipo patvirtinimą, dalys turėtų būti įtrauktos tokiu pačiu mastu kaip ir atitinkamos transporto priemonės kategorija. Visų kategorijų, išskyrus $M_1$ ir $N_1$ kategorijas, specialios paskirties transporto priemonėms, kurias pagamino smulkusis fizinis gamintojas, šis reglamentas neturėtų būti taikomas;

(17) kemperiai ir priekabiniai nameliai skiriasi nuo įprastinių transporto priemonių ar priekabų, nes jų pagrindinė funkcija yra apgyvendinimas, o ne vežimas. Šie priekabiniai nameliai yra pagaminti su neautomobilių komponentais, tokiais kaip mediena, baldai, vandens sistemos ir buitinės elektros sistemos, kurios nepatenka į transporto priemonių perdirbimo įrenginių taikymo sritį. Daugelis priekabinių namelių yra visam laikui įtvirtinti kaip atostogų namai, naudojami sezoniniam apgyvendinimui ir išlieka funkcionalūs dešimtmečius. Atsižvelgiant į jų specialiosios paskirties pobūdį, išskirtinę medžiagų sudėtį ir nuolatinį naudojimą, priekabiniai nameliai neturėtų patekti į šio reglamento taikymo sritį. Kemperiai, kurie dažnai nėra registruoti, neturėtų būti klasifikuojami kaip eksploatuoti netinkamos transporto priemonės tol, kol jie toliau naudojami kaip būstai. Kemperių bazinėse transporto priemonėse yra dalių ir komponentų, kurie taip pat naudojami kitose transporto priemonėse, todėl kemperiams turėtų būti taikomos tos pačios pareigos, kai jie nebenaudojami būsto tikslais;

(18) vienas didžiausių praktinių iššūkių, susijusių su Direktyvos 2000/53/EB taikymu, yra nustatyti, ar transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti, visų pirma tarpvalstybinių transporto priemonių pervežimų atvejais. Nepaisant to, kad tuo klausimu buvo pateiktos gairės, toks vertinimas tebėra problemiškas. Todėl būtina nustatyti teisiškai privalomus tikslius kriterijus, leidžiančius nustatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę. Šiuos kriterijus turėtų taikyti visos atitinkamos kompetentingos valdžios institucijos, ekonominės veiklos vykdytojai ir transporto priemonių savininkai, turintys reikalų su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis. Tačiau taip pat būtina numatyti išimtis, kad būtų išsaugota galimybė valstybėms narėms nustatyti, kuriais atvejais atskiros transporto priemonės neturėtų patekti į šio reglamento taikymo sritį, nes jos yra ypatingos kultūrinės svarbos transporto priemonės, tol. kol jos išlaiko šį statusą. Be to, valstybės narės kompetentingos valdžios institucijos transporto priemonės savininko prašymu turėtų galėti netaikyti netinkamos eksploatuoti transporto priemonės statuso, kai atitinkama transporto priemonė turi būti remontuojama;

(19) atlikus Direktyvos 2000/53/EB vertinimą padaryta išvada, kad tos direktyvos nuostatos dėl transporto priemonių projektavimo, kuriomis siekiama palengvinti šių transporto priemonių išmontavimą ir perdirbti daugiau jų medžiagų, turėjo labai ribotą poveikį naujų transporto priemonių projektavimui ir gamybai, nes šios nuostatos nebuvo pakankamai išsamios, konkrečios ir išmatuojamos;

(20) norint spręsti visų Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių projektavimo ir jų gyvavimo ciklo pabaigos etapo klausimus reikia nustatyti suderintus žiediškumo reikalavimus, patikrinamus tipo patvirtinimo etape. Transporto priemonių projektavimas ir gamyba siekiant užtikrinti, kad jų dalis ir komponentus būtų galima naudoti pakartotinai, o jose esančias medžiagas būtų galima perdirbti, yra labai svarbūs siekiant išvengti situacijos, kai transporto priemonei tapus netinkamai eksploatuoti šių dalių, komponentų ir medžiagų negalima tinkamai panaudoti. Todėl fiziniai gamintojai ir jų tiekėjai turėtų integruoti projektavimo strategijas, kuriomis būtų padidinta galimybė pakartotinai naudoti ir perdirbti ankstyvajame naujų transporto priemonių kūrimo etape. Atitinkamai naujų tipų transporto priemonės ir toliau turėtų būti konstruojamos taip, kad ne mažiau 85 proc. jų masės būtų galima pakartotinai naudoti arba perdirbti, o ne mažiau kaip 95 proc. masės – pakartotinai naudoti arba atgauti, kaip jau numatyta Direktyvoje 2005/64/EB. Siekiant užtikrinti, kad tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgaunamumo rodikliai būtų skaičiuojami vienodai ir galėtų būti stebimi, turėtų būti parengta nauja transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika. Ta metodika turėtų geriau atspindėti realų naujos transporto priemonės perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo gyvavimo ciklo pabaigoje potencialą, kartu atsižvelgiant į vykstančią technologinę pažangą. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai sukurti tokią metodiką atsižvelgiant į standartą ISO 22628:2002. Kol tokia metodika nebus sukurta, tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgaunamumo rodikliai turėtų būti toliau skaičiuojami pagal tarptautinį standartą ISO 22628:2002, kaip nurodyta Direktyvoje 2005/64/EB. Komisija turėtų stengtis užtikrinti, kad atitinkama UNECE (Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos) metodika būtų atitinkamai atnaujinta siekiant išvengti neatitikimų su Sąjungos metodika ir sumažinti fiziniams gamintojams tenkančią naštą;

(21) automobilių tiekimo grandinėje dalyvauja daug tiekėjų, įskaitant daug įvairiuose regionuose veikiančių ir įvairias organizacines struktūras turinčių mažųjų ir vidutinių įmonių (MVĮ). Nors fiziniai gamintojai turėtų visoje tiekimo grandinėje rinkti informaciją apie transporto priemonėse naudojamas medžiagas ir nustatyti bei įgyvendinti tokios informacijos tikslumo tikrinimo procedūras, jie turėtų atsižvelgti į mažųjų ir vidutinių įmonių pajėgumus. MVĮ dažnai turi ribotus administracinius išteklius, mažiau techninių priemonių ir kai kuriais atvejais neturi įdiegtų sistemų išsamiems aplinkos ar medžiagų sudėties duomenims rengti ir tikrinti. Tie apribojimai gali turėti įtakos informacijos, kurią gali pateikti MVĮ, prieinamumui ir išsamumui. Todėl vertinant fizinių gamintojų taikomas tiekėjų informacijos rinkimo ir tikrinimo procedūras reikėtų tinkamai atsižvelgti į konkrečią MVĮ padėtį tiekimo grandinėje;

(22) transporto priemonių taisomumo užtikrinimas visą jų eksploatavimo laikotarpį yra esminis tikrai tvarios ir žiedinės automobilių ekonomikos ramstis. Transporto priemonės neturėtų būti per anksti klasifikuojamos kaip eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, kai jas dar galima remontuoti, nes tai lemtų nereikalingą švaistymą, ekonominį neefektyvumą ir pernelyg didelę naštą transporto priemonių savininkams;

(23) transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojama kuo mažiau susirūpinimą keliančių medžiagų. 2020 m. spalio 14 d. komunikate „Cheminių medžiagų strategija tvarumui užtikrinti. Aplinkos be toksinių medžiagų kūrimas“ Komisija nurodė, kad susirūpinimą keliančių medžiagų kiekis turi būti kuo labiau sumažintas ir pakeistas, palaipsniui atsisakant žalingiausių medžiagų, skirtų neesminėms visuomenės reikmėms, visų pirma vartotojų gaminiuose. Tad susirūpinimą keliančių medžiagų, esančių transporto priemonėse naudojamų medžiagų arba bet kurios transporto priemonių dalies ar komponento sudėtyje, turėtų būti kuo mažiau siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės ir perdirbant transporto priemones gautos medžiagos per visą savo gyvavimo ciklą nedarytų neigiamo poveikio aplinkai ar žmonių sveikatai;

(24) Direktyvoje 2000/53/EB jau yra ribojamas švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimas transporto priemonėse ir numatomos išimtys, pagal kurias tokias medžiagas leidžiama naudoti tam tikrais atvejais. Šiuo reglamentu turėtų būti perimtos šios galiojančios taisyklės. Tačiau siekiant užtikrinti cheminių medžiagų teisės aktų nuoseklumą apribojimai, susiję su pateikimu rinkai ir kitų medžiagų naudojimu transporto priemonėse, turėtų būti sprendžiami pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1907/2006 ([7]). Be to, turėtų būti laikomasi Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/1021 ([8]) reglamentuojamų medžiagų naudojimo apribojimų remiantis to reglamento nuostatomis;

(25) siekiant sudaryti palankesnes sąlygas laikytis šio reglamento ir pateikti gaires dėl susirūpinimą keliančių medžiagų buvimo transporto priemonėse ir jų dalyse bei komponentuose, įskaitant tas, kurios trukdo pakartotinai naudoti ir perdirbti medžiagas arba daro neigiamą poveikį sveikatai ir aplinkai, tikslinga, kad Komisija atliktų tokių medžiagų vertinimą ir nustatymą. Tuo tikslu Komisija, padedama pagal Reglamentą (EB) Nr. 1907/2006 įsteigtos Europos cheminių medžiagų agentūros (toliau – Agentūra), turėtų parengti ataskaitą dėl susirūpinimą keliančių medžiagų buvimo transporto priemonėse. Toje ataskaitoje turėtų būti nustatyta, kokiu mastu tokios medžiagos trukdo pakartotinai naudoti ir perdirbti arba daro neigiamą poveikį sveikatai ar aplinkai, nedubliuojant vertinimų, kurių jau reikalaujama pagal kitus Sąjungos teisės aktus. Remdamasi savo išvadomis, Komisija turėtų apsvarstyti ir imtis tinkamų tolesnių priemonių, įskaitant, kai aktualu, priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomi informacijos apie susirūpinimą keliančias medžiagas, kurios daro neigiamą poveikį medžiagų pakartotiniam naudojimui ir perdirbimui dėl priežasčių, kurios nėra visų pirma susijusios su chemine sauga, reikalavimai;

(26) Direktyvoje 2000/53/EB numatomos švino ir kadmio naudojimo transporto priemonėse naudojamose baterijose apribojimų išimtys, kurias dabar perima šis reglamentas. Tačiau medžiagų naudojimas baterijose yra išsamiai reglamentuotas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2023/1542 ([9]). Todėl tokių medžiagų klausimas turėtų būti sprendžiamas ir jų apribojimai bei susijusios išimtys atitinkamai perkelti į tą reglamentą šiame reglamente nustatyta iš dalies keičiančia nuostata;

(27) siekiant atsižvelgti į mokslinę ir techninę pažangą, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti toliau deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais ji galėtų keisti švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimo transporto priemonėse apribojimų išimtis pagal šį reglamentą. Prieš keičiant arba panaikinant tokias išimtis reikėtų įvertinti socialinį ir ekonominį tokių pokyčių poveikį (Direktyvoje 2000/53/EB tai nėra numatyta), įskaitant alternatyvių medžiagų prieinamumo ir poveikio aplinkai bei žmonių sveikatai vertinimą per visą transporto priemonių eksploatavimo ciklą. Prieš priimdama tokį deleguotąjį aktą Komisija turėtų konsultuotis su atitinkamais ekspertais ir suinteresuotaisiais subjektais, kad būtų atsižvelgta į socialinį ir ekonominį poveikį ir poveikį aplinkai ir žmonių sveikatai. Siekdama užtikrinti veiksmingą sprendimų dėl šio reglamento keitimo techninių, mokslinių ir administracinių aspektų, susijusių su medžiagų naudojimo transporto priemonėse apribojimais, priėmimą, šių aspektų koordinavimą ir valdymą, Agentūra turėtų padėti Komisijai atlikti tokį vertinimą;

([7]) 2006 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1907/2006 dėl cheminių medžiagų registracijos, įvertinimo, autorizacijos ir apribojimų (REACH), įsteigiantis Europos cheminių medžiagų agentūrą, iš dalies keičiantis Direktyvą 1999/45/EB bei panaikinantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 793/93, Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1488/94, Tarybos direktyvą 76/769/EEB ir Komisijos direktyvas 91/155/EEB, 93/67/EEB, 93/105/EB bei 2000/21/EB (OL L 396, 2006 12 30, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj).

([8]) 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1021 dėl patvariųjų organinių teršalų (OL L 169, 2019 6 25, p. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj).

([9]) 2023 m. liepos 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1542 dėl baterijų ir baterijų atliekų, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2008/98/EB bei Reglamentas (ES) 2019/1020 ir panaikinama Direktyva 2006/66/EB (OL L 191, 2023 7 28, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(28) siekiant padidinti automobilių pramonės sektoriaus žiediškumą transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojamos ne pirminės žaliavos, o perdirbtos medžiagos, užtikrinant transporto priemonių saugos veiksmingumą. Perdirbtųjų medžiagų naudojimas leidžia efektyviau naudoti išteklius, mažina gamybos priklausomybę nuo iškastinio kuro ir mažina su pirminių žaliavų naudojimu susijusį neigiamą poveikį aplinkai. Didesnis Sąjungos rinkai pateikiamų trečiosiose valstybėse pagamintų transporto priemonių žiediškumas taip pat prisidės prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo visame pasaulyje, įskaitant Sąjungą. Jis taip pat stiprina Sąjungos strateginį savarankiškumą ir konkurencingumą mažinant su pirminių žaliavų tiekimu susijusią priklausomybę nuo žaliavų ir energijos, visų pirma padedant išsaugoti vertingas ypatingos svarbos žaliavas Sąjungoje ir tuo pačiu stiprinant antrinių žaliavų rinką. Nors reikalavimų dėl perdirbtųjų medžiagų kiekio naudojimo pasauliniu mastu nėra, daugelis fizinių gamintojų jau įtraukė perdirbtąsias medžiagas į savo transporto priemones. Nustačius tikslus ir vienodas nuostatas dėl to, kaip apskaičiuoti perdirbtųjų medžiagų kiekį, bus užtikrintas teisinis tikrumas ir prisidėta prie sąžiningos fizinių gamintojų konkurencijos kūrimo. Šie reikalavimai turėtų būti taikomi visiems fiziniams gamintojams, ketinantiems pateikti transporto priemones Sąjungos rinkai, be kita ko, per internetines prekyvietes, nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę. Pripažįstant pasaulinių vertės grandinių svarbą automobilių pramonės sektoriuje šiuo reglamentu turėtų būti sudarytos sąlygos įsigyti antrinių žaliavų iš Sąjungai nepriklausančių šalių;

(29) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų apdorojimo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti plastiko, perdirbto iš po vartojimo etapo susidariusių plastiko atliekų, palaipsniui didinant procentinę dalį. Transporto priemonių tipams taikomas 20 % šio perdirbtojo plastiko kiekio tikslas turėtų būti pasiektas įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Plastikai, kuriems taikomi tikslai, atrenkami remiantis perdirbamų plastikų rūšimis, kurios nurodytos Jungtinio tyrimų centro tyrime „Siekiant perdirbti plastiko dalies naujuose lengvuosiuose automobiliuose ir lengvosiose komercinėse transporto priemonėse tikslų. Techniniai pasiūlymai ir poveikio analizė atliekant ENTP direktyvos peržiūrą“ (angl. *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*) ir šio reglamento poveikio vertinime. Tuose dokumentuose apskaičiuojant tikslus neatsižvelgiama į reaktoplastikus, išskyrus sėdynėse naudojamą putų poliuretaną, ir elastomerus, nes reaktoplatsikus ypač sunku perdirbti. Daugelis įprastų elastomerų, reaktoplastikų ir skersinio ryšio medžiagų atitinka polimero apibrėžtį, kaip nurodyta Reglamente (EB) Nr. 1907/2006 pateiktoje plastikų apibrėžtyje. Elastomerai, įskaitant termoplastinius elastomerus, kurie gali būti perdirbami į termoplastikus, yra įtraukti į šiame reglamente nustatytų perdirbtojo plastikos kiekio tikslų taikymo sritį. Tačiau svarstoma galimybė nustatyti perdirbtųjų elastomerų kiekio padangose tikslus, nes padangos yra prioritetinis gaminys pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2024/1781 ([10]), todėl nepatenka į šio reglamento taikymo sritį. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, perdirbto iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų, ir po vartojimo etapo susidariusių atliekų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Kad būtų galima taikyti kitus nei mechaninis perdirbimas metodus, įskaitant cheminį perdirbimą, ir prisidėti prie perdirbtųjų medžiagų kiekio tikslų įgyvendinimo, būtina nustatyti papildomas perdirbto plastiko kiekio apskaičiavimo, tikrinimo ir ataskaitų teikimo taisykles. Tokiais atvejais būtina nustatyti vadinamąją masės balanso apskaitą pagal masės balanso apskaitos metodiką, taikomą plastikų perdirbimui, atsižvelgiant į plastikams skirtas perdirbimo technologijų, pavyzdžiui, perdirbant nevienalytes susmulkintų automobilių atliekas, charakteristikas. Jei dėl konkrečių perdirbtų plastikų prieinamumo stokos ar pernelyg didelių jų kainų pernelyg sudėtinga laikytis minimalių perdirbtų medžiagų kiekio procentinių dalių, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai papildyti šį reglamentą nustatant laikinas nukrypti nuo perdirbto plastiko kiekio tikslų leidžiančias nuostatas;

([10]) 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1781, kuriuo nustatoma tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų nustatymo sistema, iš dalies keičiami Direktyva (ES) 2020/1828 bei Reglamentas (ES) 2023/1542 ir panaikinama Direktyva 2009/125/EB (OL L, 2024/1781, 2024 6 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj).

(30) perdirbtojo plastiko naudojimo transporto priemonėse skatinimas grindžiamas prielaida, kad pačios perdirbtos medžiagos buvo pagamintos aplinką tausojančiu būdu, taip sumažinant anglies pėdsaką ir skatinant žiedinę ekonomiką. Tuo tikslu reikia nustatyti tam tikras apsaugos priemones, kuriomis siekiama užtikrinti, kad perdirbtųjų medžiagų gavimo būdas nepanaikintų tokio perdirbtųjų medžiagų kiekio naudojimo transporto priemonėse naudos aplinkai. Todėl būtina tiek su šalies viduje pagamintu, tiek su importuotu plastiku susijusius aplinkos apsaugos klausimus spręsti nediskriminaciniu būdu. Tuo tikslu, kad perdirbtas plastikas būtų įskaičiuojamas siekiant reglamente nustatytų perdirbtųjų medžiagų dalies tikslų, jam turėtų būti taikomos lygiavertės sąlygos, susijusios su žmonių sveikatos, klimato ir aplinkos apsaugos reikalavimais, įskaitant reikalavimus dėl išmetamųjų teršalų kiekio ir atliekų tvarkymo, neatsižvelgiant į tai, ar perdirbimo procesas vyksta Sąjungoje, ar už jos ribų;

(31) trečiosiose valstybėse perdirbtoms medžiagoms taikytinos sąlygos, įskaitant reikalavimus dėl audito, turėtų būti pradėtos taikyti tik nuo 2030 m. rugpjūčio 14 d., o Komisija turėtų išsamiau įvertinti numatomą tų sąlygų poveikį atsižvelgdama į padėties rinkoje raidą bei į prekybos santykius ir ne vėliau kaip 2028 m. rugpjūčio 14 d. pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai savo vertinimo ataskaitą;

(32) kad būtų pasiekti perdirbtųjų medžiagų kiekio integravimo tikslai pagal šį reglamentą, Komisija ne vėliau kaip 2032 m. rugpjūčio 14 d. turėtų paskelbti transporto priemonėse naudojamo biologinio plastiko ir elastomerų, gautų pakartotinai apdorojant padangas, technologinės plėtros ir aplinkosauginio veiksmingumo apžvalgą ir prireikus pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų nustatyti tvarumo reikalavimai ir tikslai;

(33) automobilių pramonės sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo, reikėtų nustatyti minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo etapo susidariusių plieno atliekų, dalį ir prireikus juodųjų metalų laužo dalį naujose transporto priemonėse. Todėl pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų galima nustatyti minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo susidariusių plieno atliekų ir prireikus juodųjų metalų laužo, įskaitant plokščiojo ir ilgojo anglinio plieno ir galimai nerūdijančio plieno produktų grupes, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti, įskaitant poveikį kitiems plieną naudojantiems sektoriams ir pasauliniam išmetamo ŠESD kiekiui. Svarbu atskirti įvairias transporto priemonėje esančias plieno produktų grupes, nes jos gaminamos pagal skirtingas technologijas, kurioms taikomi įvairaus pobūdžio apribojimai, susiję su juodųjų metalų laužo naudojimu, atsižvelgiant į jo gebėjimą toleruoti vario kiekį ir kitus nepageidaujamus elementus. Siekiant papildyti tam tikrus neesminius šio reglamento aspektus, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais nustatoma plieno, atgauto iš po vartojimo etapo susidariusių plieno atliekų ir prireikus juodųjų metalų laužo ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodika;

(34) automobilių pramonės sektorius taip pat yra vienas didžiausių aliuminio naudotojų – jis sudaro daugiau kaip 40 % visos Sąjungos paklausos, ir jo naudojimas vis didėja. Šiuo metu perdirbtas aliuminis naujose transporto priemonėse naudojamas nedaug. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo, sumažinti energijos sąnaudas ir kainas bei padidinti atsparumą mažinant priklausomybę nuo pirminių žaliavų tiekimo, tikslinga didinti perdirbto aliuminio naudojimą transporto priemonėse. Tuo tikslu pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais nustatoma minimali aliuminio ir jo lydinių, perdirbtų iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų, dalies transporto priemonių tipuose ir, jei taikytina, iš iki vartojimo etapo susidariusių atliekų, esančių ir įtrauktų į atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtį. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti. Siekiant papildyti tam tikrus neesminius šio reglamento aspektus, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais nustatoma aliuminio ir jo lydinių, atgautų iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų ir, jei taikytina, iš iki vartojimo etapo susidariusių atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodika;

(35) tobulėjant rūšiavimo ir perdirbimo technologijoms galima padidinti kitų perdirbtųjų medžiagų, kurias paprastai naudoja automobilių pramonė, kurių antrinių žaliavų rinkos yra nepakankamai išplėtotos ir kurių su pirminių žaliavų gamyba susijęs poveikis aplinkai yra didelis arba perdirbimo lygiai yra riboti, naudojimą transporto priemonėse. Todėl Komisijai tikslinga įvertinti tikslų dėl nuolatiniuose magnetuose, magnyje ir jo lydiniuose naudojamo perdirbtojo neodimio, disprozio, prazeodimio, terbio, samario, nikelio, kobalto, boro kiekio nustatymo patrauklumą, galimybes ir poveikį;

(36) siekiant paskatinti nepakankamai išsivysčiusias antrinių žaliavų rinkas Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal SESV 290 straipsnį dėl minimalios iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų perdirbto magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, prazeodimio, terbio, samario, nikelio, kobalto arba boro dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, nustatymo. siekiant papildyti tam tikrus neesminius šio reglamento aspektus, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais nustatoma iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų ir prireikus iš iki vartojimo etapo susidariusių atliekų tų perdirbtų medžiagų dalies atitinkamo tipo transporto priemonėse apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Ši metodika reikalinga, kad būtų aiškiau apibrėžtos po vartojimo etapo susidariusio metalo laužo ir iki vartojimo etapo susidariusio metalo laužo apibrėžtys. Tai svarbu siekiant skatinti gerinti kokybę ir išlaikyti vertę po vartojimo etapo susidarančių atliekų frakcijų atveju. Norint skatinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą naudojant didesnes perdirbtųjų medžiagų dalis reikia aiškių apibrėžčių, kad būtų skatinama perdirbti po vartojimo likusį metalo laužą, kartu kuo mažiau naudojant iki vartojimo buvusį metalo laužą, kuris paprastai pasižymi tokiu pat anglies pėdsaku kaip ir pagrindinė žaliava;

(37) pagal Reglamento (ES) 2024/1252 reikalavimus ir atsižvelgiant į tai, kad šiame reglamente būtina nustatyti nuostatas dėl perdirbtųjų medžiagų dalies transporto priemonėse ir dėl informacijos apie dalių ir komponentų, kurių sudėtyje yra pastoviųjų magnetų medžiagų, išėmimą iš transporto priemonių, šios nuostatos turėtų būti taikomos pritaikant Reglamento (ES) 2024/1252 nuostatas konkrečiam sektoriui. Tai užtikrins įvairių pareigų, susijusių su informavimu apie tokių dalių ir komponentų išėmimą, racionalizavimą ir integravimą pagal šį reglamentą jas suderinant su pareigomis dėl kitų dalių ir komponentų. Taikomos Reglamento (ES) 2024/1252 28 straipsnyje nustatytos pareigos, susijusios su ženklinimu;

(38) siekiant užtikrinti, kad baterijos būtų perdirbamos pagal Reglamento (ES) 2023/1542 reikalavimus ir kad elektros pavaros varikliai, kurių sudėtyje yra reikšmingas retųjų žemių elementų kiekis, taip pat galėtų būti keičiami ir perdirbami, būtina nustatyti naujų transporto priemonių tipų projektavimo reikalavimus užtikrinant, kad leidimą turinčios apdorojimo įmonės arba remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai galėtų lengvai išimti šias baterijas ir sudėtines baterijas bei elektros pavaros variklius bet kuriuo transporto priemonės eksploatavimo ciklo etapu. Komisija taip pat turėtų skatinti rengti projektavimo ir surinkimo metodų standartus, kurie palengvintų baterijų ir sudėtinių baterijų techninę priežiūrą, remontą ir paskirties keitimą. Apskritai, siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonių dalių ir komponentų pakeitimo, pakartotinio naudojimo, perdirbimo, perdarymo ar atnaujinimo galimybes ir kuo labiau sumažinti atliekų kiekį, transporto priemonės turėtų būti suprojektuotos taip, kad būtų galima išimti kuo daugiau dalių ir komponentų. Techninių galimybių sąvoka turėtų būti aiškinama taip, kad būtų remiami ir palengvinami tie tikslai, kartu pripažįstant, kad tam tikrais atvejais dalies saugos ar funkciniais reikalavimais gali būti pateisinami alternatyvūs sprendimai, kuriais ribojama galimybė išimti dalį ar komponentą. Tokiais atvejais fiziniai gamintojai turėtų įrodyti tokio pasirinkimo būtinumą. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų galima iš dalies keisti šį reglamentą peržiūrint dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima iš transporto priemonių išimti ir pakeisti, sąrašą. Siekiant užtikrinti vienodas šio projektavimo reikalavimo įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai;

(39) pagal Reglamente (ES) 2018/858 nustatytą tipo patvirtinimo sistemą fiziniai gamintojai privalo konstruoti savo transporto priemones, sistemas, komponentus ir atskirus techninius mazgus laikydamiesi patvirtinto transporto priemonės tipo. Kad fiziniai gamintojai laikytųsi jiems tipo patvirtinimo etape taikomų ir šiame reglamente nustatytų žiediškumo reikalavimų ir kad tipo patvirtinimo institucijos galėtų patikrinti atitiktį, fiziniams gamintojams būtina į informacinį aplanką įtraukti tipo patvirtinimo procedūrai reikalingą informaciją. Siekdama padidinti skaidrumą ir užtikrinti, kad reikiama tipo patvirtinimo informacija būtų pateikiama pagal kitų teisės aktų, kuriais reglamentuojami transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimai, reikalavimus, Komisija turėtų iš dalies pakeisti Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2020/683 ([11]) nustatytas taisykles, kuriomis standartizuojami į informacinį aplanką įtraukiami dokumentai ir informacija, taip nustatydama administracinius tipo patvirtinimo reikalavimus;

(40) kad lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių fiziniai gamintojai imtųsi veiksmų, kuriais užtikrintų savo atitiktį šiame reglamente nustatytiems žiediškumo reikalavimams, ir kad jie būtų skatinami gerinti transporto priemonių, jie turėtų parengti išsamią žiediškumo strategiją. Žiediškumo strategija turėtų būti parengta fizinių gamintojų lygmeniu ir atnaujinama kas penkerius metus. Jos egzempliorius turėtų būti pateiktas tipo patvirtinimo institucijai ir Komisijai. Nors žiediškumo strategija pateikiama tipo patvirtinimo institucijoms, ji neturėtų būti susieta su tipo patvirtinimo procesu. Siekdama užtikrinti platesnę priežiūrą ir tikrinimą, Komisija turėtų viešai skelbti fizinių gamintojų žiediškumo strategijas ir atnaujintas jų versijas, tinkamai atsižvelgdama į bet kokios konfidencialios informacijos apsaugą. Komisija bent kas šešerius metus turėtų parengti ir paskelbti ataskaitą apie automobilių pramonės sektoriaus žiediškumą remdamasi, be kitos informacijos, fizinių gamintojų pateiktomis žiediškumo strategijomis;

(41) siekiant padidinti perdirbtųjų medžiagų naudojimo automobilių pramonės sektoriuje skaidrumą ir skatinti didinti perdirbtųjų medžiagų dalį turėtų būti reikalaujama, kad fiziniai gamintojai pateiktų techninius dokumentus, kuriuose būtų nurodyta tipo patvirtinimui pateiktose naujų tipų transporto priemonėse esančių perdirbtųjų medžiagų procentinė dalis. Šis reikalavimas turėtų būti taikomas atrinktoms medžiagoms, kurių perdirbtųjų medžiagų dalies padidėjimas transporto priemonėse būtų ypač naudingas aplinkai. Privaloma deklaracija turėtų būti pateikta tipo patvirtinimo institucijai kartu su kitais dokumentais teikiant paraišką dėl tipo patvirtinimo;

(42) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad fiziniai gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams fiziniai gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, be kita ko, pasitelkiant esamas automobilių pramonės naudojamas priemones, kuri leistų saugiai išimti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Fiziniai gamintojai neturėtų būti įpareigoti teikti tokią informaciją remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, jei ta informacija jau pateikta pagal kitus Sąjungos teisės aktus. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams, techninės informacijos leidėjams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės, kokius veiksmus reikia atlikti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas ir jų sudėtines baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Šioje informacijoje taip pat turėtų būti pateiktos aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas naudoti norint pasiekti šiuos komponentus ir juos išimti. Ji turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kuriuos reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių ypatingos svarbos žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) 2024/1252. Fiziniai gamintojai taip pat turėtų teikti gelbėjimo ir avarinio reagavimo rekomendacinę informaciją skubiosios pagalbos tarnyboms. Svarbu, kad būtų tinkamai laikomasi intelektinės nuosavybės teisių, užtikrinant, kad prieiga prie techninės informacijos nekeltų pavojaus patentuotoms technologijoms arba komercinėms paslaptims. Tai turėtų būti daroma per fizinių gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus ne pernelyg dideles administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar fiziniai gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Atsižvelgiant į poreikį remti transporto priemonių modifikavimą siekiant sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį, pailginti transporto priemonių eksploatavimo trukmę ir skatinti tvarumą, fiziniai gamintojai taip pat turėtų užtikrinti tinkamą bendradarbiavimą su modifikavimo veiklos vykdytojais;

([11]) 2020 m. balandžio 15 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/683, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros administracinių reikalavimų (OL L 163, 2020 5 26, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

(43) antrinės rinkos veiklos vykdytojams turėtų būti užtikrinta prieiga prie informacijos apie dalių ir komponentų pašalinimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, be kita ko, siekiant ateityje tas dalis ir komponentus pakeisti, kad būtų išsaugotas vartotojų pasirinkimas ir užtikrintas veiksmingas išteklių naudojimas. Todėl būtina užtikrinti, kad atliekų tvarkymo subjektams ir techninės informacijos leidėjams būtų teikiama informacija, būtina siekiant saugiai ir veiksmingai išimti tokias dalis ir komponentus iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Be to, tokia informacija turėtų būti teikiama veiklos vykdytojams, vykdantiems veiklą, susijusią su transporto priemonių remontu ir technine priežiūra, kai jie nelaikomi atliekų tvarkymo subjektais, ir tik tais atvejais, kai tokiam informacijos teikimui dar netaikomi kiti Sąjungos teisės aktai;

(44) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad fizinių gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams spręsti problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų kitoje transporto priemonėje;

(45) fiziniai gamintojai ir jų tiekėjai transporto priemonių plastikinėms ir elastomerinėms dalims, komponentams ir medžiagoms ženklinti ir identifikuoti turėtų naudoti komponentų ir medžiagų kodavimo standartus, kurie pirmiausia buvo nustatyti Komisijos sprendime 2003/138/EB ([12]). Jie turėtų užtikrinti, kad visos transporto priemonių dalys ir komponentai būtų pažymėti pagal kitus taikytinus Sąjungos teisės aktus, visų pirma tuos, kuriais reglamentuojamas transporto priemonėse, kurias jie pateikia rinkai, esančių baterijų ir nuolatinių magnetų ženklinimas. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal SESV 290 straipsnį, kuriais būtų galima iš dalies keisti transporto priemonių dalių ir komponentų ženklinimą reglamentuojantį priedą;

(46) siekiant palengvinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą fiziniai gamintojai turėtų skaitmeninėmis priemonėmis teikti tikslią, išsamią ir naujausią informaciją apie saugų transporto priemonių dalių ir komponentų pašalinimą ir keitimą. Todėl turėtų būti parengtas skaitmeninis transporto priemonės žiediškumo pasas, prie kurio turėtų būti suteikta prieiga kaip prie tokios informacijos duomenų saito – tai turi būti suderinta su kitomis automobilių pramonės sektoriuje jau veikiančiomis arba kuriamomis skaitmeninėmis informacijos priemonėmis ir platformomis, skirtomis transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui, ir suderinta su atitinkamomis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (ES) 2023/1542, (ES) 2024/1781 bei (ES) 2024/1257 ([13]) nuostatomis. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti paso techninio projekto ir eksploatavimo reikalavimus ir taisykles dėl duomenų laikmenos vietos ar kito identifikatoriaus, per kurį būtų galima gauti prieigą prie transporto priemonės paso. Nustatydama skaitmeninio transporto priemonių žiediškumo paso taisykles, Komisija turėtų atsižvelgti į poreikį užtikrinti aukštą saugumo ir privatumo lygį, be kita ko, transporto priemonių eksploatavimo duomenų, siekiant užkirsti kelią kibernetinio saugumo grėsmėms;

([12]) 2003 m. vasario 27 d. Komisijos sprendimas 2003/138/EB, nustatantis transporto priemonių sudedamųjų dalių ir medžiagų kodavimo standartus pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (OL L 53, 2003 2 28, p. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj).

([13]) 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1257 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009, Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 bei Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362 (OL L, 2024/1257, 2024 5 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(47) siekiant užtikrinti, kad gamintojams ir kitiems ekonominės veiklos vykdytojams valstybėse narėse būtų taikomos vienodos taisyklės, būtina nustatyti suderintas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių atliekų tvarkymo taisykles. Tai turėtų prisidėti prie aukšto lygio aplinkos ir žmonių sveikatos apsaugos visoje Sąjungoje. Tai taip pat leistų dar labiau suderinti ekonominės veiklos vykdytojų teikiamų atliekų tvarkymo paslaugų kokybę ir palengvintų antrinių žaliavų rinkos veikimą;

(48) siekiant užtikrinti saugų ir ekologišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą bet kuri organizacija ar įmonė, ketinanti vykdyti šių transporto priemonių atliekų tvarkymo veiklą, turėtų gauti kompetentingos institucijos leidimą. Leidimas turėtų būti išduodamas tik tuo atveju, jei organizacija ar įmonė turi pajėgumų, reikalingų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo veiklai vykdyti laikantis taikytinos Sąjungos ir nacionalinės teisės, įskaitant šiame reglamente nustatytus specialius apdorojimo reikalavimus. Be to, tik leidimą turinčių apdorojimo įmonių kompetencijai turėtų būti priskirtas sunaikinimo pažymėjimų pagal šį reglamentą išdavimas;

(49) jei gamintojai arba gamintojų atsakomybę perimančios organizacijos sudaro sutartis su leidimą turinčiomis apdorojimo įmonėmis, kad įvykdytų savo gamintojo atsakomybės pareigas, šios sutartys turėtų atitikti konkurencijos teisės principus ir jose neturėtų būti nuostatų, kurių tikslas arba poveikis yra konkurencijos ribojimas arba iškraipymas, visų pirma kaip tai suprantama SESV 101 ir 102 straipsniuose. Tokios sutartys turėtų būti sąžiningos, skaidrios ir jose neturėtų būti diskriminacinių sąlygų. Kad būtų lengviau laikytis tų reikalavimų, valstybės narės turėtų turėti galimybę pateikti pavyzdinę sutartį;

(50) Direktyvoje 2000/53/EB transporto priemonių gamintojams nustatyta pagrindinė pareiga padengti dalį eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo išlaidų. Remiantis šia pareiga, atsižvelgiant į principą „teršėjas moka“ ir laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/98/EB ([14]) nustatytų bendrų minimalių didesnės gamintojo atsakomybės sistemoms skirtų reikalavimų tikslinga Sąjungos lygmeniu nustatyti reikalavimus gamintojų atsakomybei už eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymą. Gamintojams turėtų būti taikoma didesnė gamintojo atsakomybė už transporto priemones, kurias jie pirmą kartą valstybės narės teritorijoje pateikė rinkai, kai šios transporto priemonės pasiekia savo gyvavimo ciklo pabaigos etapą. Didesnė gamintojų atsakomybė turėtų apimti pareigas užtikrinti, kad transporto priemonės, kurias gamintojai pateikė valstybės narės rinkai, būtų surinktos ir apdorotos pagal šį reglamentą ir kad tokias transporto priemones apdorojantys atliekų tvarkymo subjektai išpildytų šiame reglamente nustatytus perdirbimo tikslus;

(51) kad būtų lengviau stebėti, kaip gamintojai laikosi jiems skirtų didesnės gamintojo atsakomybės pareigų, valstybės narės turėtų sudaryti gamintojų registrą arba naudoti esamą registrą. Paprastesnės registracijos tikslais registracijos reikalavimai turėtų būti suderinti visoje Sąjungoje, ypač tais atvejais, kai gamintojai pateikia transporto priemones rinkai skirtingose valstybėse narėse. Registras taip pat turėtų būti naudojamas teikiant ataskaitas kompetentingoms institucijoms apie didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymą. Su tokiu registru susijusios savybės ir procedūriniai aspektai taip pat turėtų atitikti Reglamentu (ES) 2023/1542 nustatytą gamintojų registrą, kad transporto priemonių gamintojai ir baterijų gamintojai galėtų naudoti tą patį registrą. Kad būtų lengviau registruoti gamintojus visose valstybėse narėse, Komisija turėtų sukurti interneto svetainę, kuriame būtų pateikiamos nuorodos į visus nacionalinius registrus;

([14]) 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/98/EB dėl atliekų, kuria panaikinamos kai kurios direktyvos (OL L 312, 2008 11 22, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

(52) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2022/2065 ([15]) 30 straipsnį interneto platformų, leidžiančių vartotojams su prekiautojais sudaryti nuotolines prekybos sutartis, paslaugų teikėjai turi užtikrinti, kad prekiautojai galėtų naudotis tomis interneto platformomis, siekdami reklamuoti žinutes apie produktus ar paslaugas arba siūlyti produktus ar paslaugas Sąjungoje esantiems vartotojams, jeigu, prieš naudojantis jų paslaugomis tais tikslais, tų platformų paslaugų teikėjai gavo tam tikrą informaciją, kai taikytina prekiautojui. Šiomis aplinkybėmis transporto priemonės yra produktai. Pagal šį reglamentą sudarytas gamintojų registras gali būti laikomas viešu registru Reglamento (ES) 2022/2065 30 straipsnio 1 dalies d punkto laikymosi tikslais. Prekiautojo pasitvirtinimas, kad jis įsipareigoja siūlyti tik produktus ar paslaugas, kurie atitinka taikytinas Sąjungos teisės taisykles pagal Reglamento (ES) 2022/2065 30 straipsnio 1 dalies e punktą, taip pat gali apimti šiame reglamente nustatytus didesnės gamintojo atsakomybės reikalavimus. Galiausiai Reglamento (ES) 2022/2065 30 straipsnio 2 dalies tikslais, kai gamintojų registre esanti informacija nėra viešai prieinama, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad interneto platformų paslaugų teikėjams būtų nemokamai suteikta prieiga prie tos informacijos, kad jie galėtų dėti visas pastangas įvertinti, ar informacija yra patikima ir išsami;

(53) jeigu gamintojas pirmą kartą pateikia transporto priemones rinkai valstybės narės teritorijoje, kurioje gamintojas nėra įsisteigęs, jis turėtų paskirti įgaliotąjį atstovą didesnės gamintojo atsakomybės klausimams. Jei vienas įgaliotasis atstovas valstybėje narėje atstovauja daugiau nei vienam gamintojui, tas įgaliotasis atstovas turėtų atskirai nurodyti kiekvieno atstovaujamo gamintojo pavadinimą ir kontaktinius duomenis;

(54) gamintojai turėtų galėti pasirinkti, ar jie vykdys jiems skirtas didesnės gamintojo atsakomybės pareigas individualiai, ar kolektyviai per gamintojo atsakomybę perimančias organizacijas, kurios prisiima atsakomybę jų vardu. Vis dėlto valstybės narės turėtų turėti galimybę reikalauti, kad gamintojui atstovautų gamintojo atsakomybę perimanti organizacija. Tokiais atvejais valstybė narė neturėtų reikalauti, kad gamintojams atstovautų konkreti gamintojo atsakomybę perimanti organizacija, nes turėtų būti galima lanksčiai nustatyti, kiek gamintojo atsakomybę perimančių organizacijų gali būti valstybėje narėje. Tai taip pat turėtų būti taikoma valstybėse narėse, kuriose veikia valstybės valdomos gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, kurioms pagal nacionalinę teisę gali būti taikoma konkretesnė tvarka. Nors pagal valstybių narių teisines sistemas leidžiamos skirtingos valdymo struktūros, gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos iš esmės turėtų veikti siekdamos užtikrinti, kad iš gamintojų surinkti mokesčiai būtų naudojami tik su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu ir apdorojimu susijusioms pareigoms vykdyti organizuojant ir finansuojant atliekų tvarkymo pareigas. Visos gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos turėtų užtikrinti gamintojų joms teikiamų duomenų konfidencialumą. Siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai atsižvelgta į visų ekonominės veiklos vykdytojų interesus ir būtų išvengta situacijos, kai priimant sprendimus pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemas atliekų tvarkymo subjektai atsiduria nepalankioje padėtyje, gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos galėtų, pavyzdžiui, bent kartą per metus surengti struktūrines konsultacijas su suinteresuotaisiais subjektais ir savo interneto svetainėse paskelbti tų konsultacijų suvestinę ataskaitą, kurioje būtų išdėstytos pagrindinės gautos pastabos ir paaiškinta, kaip į tas pastabas atsižvelgta. Atliekų tvarkymo subjektams turėtų būti suteiktas stebėtojo statusas gamintojo atsakomybę perimančių organizacijų valdymo organuose, visų pirma jų vykdomosiose tarybose, siekiant pagerinti bendrą sistemos valdymą ir veiksmingumą, kartu atsižvelgiant į poreikį išvengti interesų konflikto. Be to, atliekų tvarkymo subjektus turėtų atrinkti gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos taikydamos nediskriminacinę procedūrą, grindžiamą skaidriais skyrimo kriterijais;

([15]) 2022 m. spalio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2022/2065 dėl bendrosios skaitmeninių paslaugų rinkos, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2000/31/EB, (Skaitmeninių paslaugų aktas) (OL L 277, 2022 10 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj).

(55) gamintojai turėtų finansuoti dalį išlaidų dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo, būtino šiame reglamente nustatytiems reikalavimams įvykdyti, visų pirma vykdant pareigas, kuriomis siekiama užtikrinti aukštesnę iš transporto priemonių gaunamų antrinių žaliavų kokybę. Tikslus tokių veiklos išlaidų lygis, kurį turėtų padengti gamintojai, turėtų būti nustatomas atsižvelgiant į leidimą turinčių apdorojimo įmonių ir kitų atliekų tvarkymo subjektų pajamas, gautas pardavus naudotas atsargines dalis ar komponentus ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių gautas antrines žaliavas. Šiuo tikslu kompetentingos institucijos, bendradarbiaudamos su gamintojais ir atliekų tvarkymo subjektais, turėtų stebėti vidutines surinkimo, perdirbimo ir apdorojimo veiklos išlaidas ir gamintojų sumokėtų finansinių įnašų dydį, kad užtikrintų sąžiningą išlaidų paskirstymą visiems suinteresuotiems veiklos vykdytojams;

(56) gamintojų finansiniai įnašai taip pat turėtų padengti švietimo kampanijų, kuriomis siekiama informuoti visuomenę ir padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą, taip pat pranešimų sistemos sunaikinimo pažymėjimams išduoti ir perduoti bei duomenų rinkimo ir teikimo kompetentingoms institucijoms išlaidas. Be to, kadangi šiuo reglamentu nustatomi pakeitimai, susiję su gamintojų finansine atsakomybe už eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurioms taikoma Direktyva 2000/53/EB, surinkimą, reikėtų parengti atitinkamas nuostatas, kad būtų atsižvelgta į perėjimą nuo Direktyvos 2000/53/EB prie šio reglamento;

(57) gamintojai, kurie savo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas pasirenka vykdyti individualiai, taip pat turėtų suteikti garantiją, kuri bus naudojama eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo išlaidoms padengti. Tokios garantijos turėtų būti panaudojamos visų pirma tais atvejais, kai atitinkami gamintojai tampa nemokūs arba visam laikui nutraukia savo veiklą;

(58) jei gamintojas vykdo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas kolektyviai su gamintojo atsakomybę perimančia organizacija, gamintojo mokami finansiniai įnašai turėtų būti diferencijuojami pagal suderintus kriterijus. Tokie kriterijai turėtų sukurti fiziniams gamintojams ekonomines paskatas didinti naujų transporto priemonių projektavimo ir gamybos žiediškumą atsižvelgiant į transporto priemonėje esančių pirminių ir perdirbtų medžiagų kiekį, transporto priemonėje esančių dalių, komponentų ir medžiagų, kurias sunku išimti, išardyti, pakartotinai naudoti ar perdirbti, kiekį bei pavojingų medžiagų kiekį. Siekiant išvengti bendrosios rinkos iškraipymo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal SESV 290 straipsnį, kuriais būtų galima papildyti šį reglamentą nustatant išsamias taisykles, kaip turėtų būti taikomi gamintojų atsakomybę perimančioms organizacijoms mokamų finansinių įnašų diferencijavimo kriterijai;

(59) kai kurios valstybės narės, įgyvendindamos Direktyvą 2000/53/EB, jau nustatė didesnės gamintojo atsakomybės struktūras ir atliekų tvarkymo sistemas, kurios yra atitinkamų nacionalinių leidimų ir sutartimis įformintų susitarimų pagrindas. Tos valstybės narės turėtų turėti galimybę toliau naudoti tas struktūras ir sistemas, jei jos atitinka šį reglamentą;

(60) transporto priemonės dažnai tampa eksploatuoti netinkamomis kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje jos buvo pateiktos rinkai. Jei gamintojas, kaip apibrėžta šiame reglamente, gali būti nustatytas kitoje valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė tampa eksploatuoti netinkama transporto priemone, tas gamintojas turėtų padengti susijusias surinkimo ir apdorojimo išlaidas. Tačiau, kadangi ne visada įmanoma nustatyti gamintoją valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė tampa netinkama eksploatuoti transporto priemone po to, kai kerta sieną, taip pat būtina nustatyti tarpvalstybinio išlaidų paskirstymo mechanizmo taisykles, kurios turėtų būti taikomos tik tuo konkrečiu atveju ir tik $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemonėms. Tomis taisyklėmis turėtų būti užtikrinta, kad būtų padengtos atliekų tvarkymo subjektų surinkimo ir apdorojimo išlaidos, patirtos valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti. Siekiant išvengti administracinės naštos importuotojams ar platintojams, tokiems veiklos vykdytojams neturėtų būti taikomos pareigos, kylančios iš tarpvalstybinio išlaidų paskirstymo mechanizmo, įskaitant įgaliotųjų atstovų paskyrimą kiekvienoje valstybėje narėje. Kiekvienas $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemonių fizinis gamintojas turėtų būti įpareigotas paskirti įgaliotąjį atstovą tarpvalstybinio mechanizmo klausimams kiekvienoje valstybėje narėje, pranešti kompetentingoms institucijoms apie paskyrimus ir nustatyti tarpvalstybinio bendradarbiavimo su atitinkamais atliekų tvarkymo subjektais mechanizmus. Fiziniai gamintojai turėtų turėti galimybę įgalioti gamintojo atsakomybę perimančią organizaciją veikti kaip jų įgaliotąjį atstovą tarpvalstybinio mechanizmo klausimams. Ne Sąjungoje įsisteigusių fizinių gamintojų atveju turėtų būti galima paskirti vieną įgaliotąjį atstovą Sąjungoje, nurodytą Reglamento (ES) 2018/858 13 straipsnio 4 dalyje, tarpvalstybinio mechanizmo klausimams ir sukurti tarpvalstybinio bendradarbiavimo mechanizmus. Tokio tarpvalstybinio mechanizmo pritaikymas padeda sukurti vienodas sąlygas leidimą turinčioms apdorojimo įmonėms visoje Sąjungoje;

(61) siekiant užtikrinti šių pareigų laikymąsi ir išvengti bendrosios rinkos iškraipymo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal SESV 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti papildomas išsamias taisykles dėl gamintojų, valstybių narių ir atliekų tvarkymo subjektų pareigų ir tarpvalstybinių mechanizmų savybių;

(62) viena esminių gero eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo sąlyga yra ta, kad visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės turi būti surinktos. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos tam tikros su surinkimu susijusios pareigos – visų pirma gamintojams, o tada ir valstybėms narėms. Gamintojai turėtų užtikrinti, kad būtų surinktos visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, kurias jie pirmą kartą tiekė rinkai valstybės narės teritorijoje. Tuo tikslu gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos turėtų sukurti surinkimo sistemas arba dalyvauti jų kūrime , o valstybės narės turėtų imtis visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad būtų įdiegtos surinkimo sistemos ir kad tos sistemos leistų pasiekti šio reglamento tikslus. Surinkimo sistemos turėtų sudaryti sąlygas transporto priemonių savininkams ir kitiems transporto priemonių turėtojams be nereikalingų pastangų ar išlaidų pristatyti transporto priemonę į leidimą turinčią apdorojimo įmonę ar surinkimo punktą. Tai praktiškai reiškia, kad tokios sistemos turėtų tinkamai apimti visą kiekvienos valstybės narės teritoriją ir užtikrinti pakankamą leidimą turinčių apdorojimo įmonių ar surinkimo punktų prieinamumą. Jos taip pat turėtų sudaryti sąlygas rinkti visų markių eksploatuoti netinkamas transporto priemones bei dalis, kurios lieka kaip atliekos po transporto priemonių remonto;

(63) eksploatuoti netinkamos transporto priemonės turėtų būti apdorojamos tik leidimą turinčiose apdorojimo įmonėse, todėl tokios įmonės vaidina svarbų vaidmenį renkant eksploatuoti netinkamas transporto priemones. Tačiau, siekiant palengvinti rinkimą ir užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo įmonių prieinamumą, šiame reglamente numatyta galimybė įsteigti surinkimo punktus. Tokių punktų vaidmuo apsiribotų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, jų laikymu tinkamomis sąlygomis ir jų vežimu į leidimą turinčią apdorojimo įmonę. Tokiam punktui valdyti reikalingas specialus leidimas. Surinkimo punktams turėtų būti nustatytas reikalavimas pristatyti visas surinktas eksploatuoti netinkamas transporto priemones į leidimą turinčias apdorojimo įmones;

(64) siekiant veiksmingai surinkti visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones būtina informuoti visuomenę apie surinkimo sistemų egzistavimą. Transporto priemonių savininkai turėtų žinoti, kad jie iš esmės gali nemokamai pristatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę su elektrinių transporto priemonių baterija arba be jos į surinkimo punktą arba leidimą turinčią apdorojimo įmonę, nebent jose trūksta esminių dalių, pavyzdžiui, elektros pavaros variklio, variklio ar daugelio didelių kėbulo dalių, siekiant apriboti neteisėtą išmontavimo veiklą. Jei trūksta elektrinių transporto priemonių baterijos, transporto priemonės savininkas turėtų įrodyti, kad bateriją tvarkė profesionalus veiklos vykdytojas pagal Reglamentą (ES) 2023/1542. Siekiant užkirsti kelią neteisėtam vertingų dalių ir komponentų išmontavimui iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir skatinti sukomplektuotų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą, nemokamas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pristatymas galėtų būti siejamas su finansinių paskatų teikimu. Gamintojų ar gamintojų atsakomybę perimančių organizacijų švietimo kampanijoje taip pat turėtų būti pristatomos netinkamo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo pasekmės aplinkai ir žmonių sveikatai;

(65) leidimą turinti apdorojimo įmonė turėtų išduoti sunaikinimo pažymėjimą paskutiniam eksploatuoti netinkamos transporto priemonės savininkui ją pristačius. Tai būtina siekiant užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo priežiūrą. Šiuo metu minimalūs tokio pažymėjimo reikalavimai yra nustatyti Komisijos sprendime 2002/151/EB ([16]), o to sprendimo turinys turėtų būti įtrauktas į šį reglamentą su būtinomis korekcijomis. Tokie pažymėjimai turėtų būti išduodami elektroniniu formatu paskutiniams eksploatuoti netinkamos transporto priemonės savininkams, o leidimą turinčios apdorojimo įmonės jį pateikia atitinkamoms valstybės narės institucijoms taikydamos elektroninę pranešimo procedūrą, kad būtų panaikinta transporto priemonės registracija. Elektroninė pranešimo sistema turėtų sudaryti galimybę perduoti sunaikinimo pažymėjimą ir pateikti elektroninio pranešimo kopiją paskutiniam transporto priemonės savininkui ir bet kuriam to savininko vardu veikiančiam ekonominės veiklos vykdytojui.

([16]) 2002 m. vasario 19 d. Komisijos sprendimas 2002/151/EB dėl minimalių reikalavimų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 5 straipsnio 3 dalies nuostatas išduodamiems eksploatuoti netinkamų transporto priemonių sunaikinimo pažymėjimams (OL L 50, 2002 2 21, p. 94, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj).

(66) nepaisant Direktyvoje 2000/53/EB numatytos pareigos visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones perduoti leidimą turinčiai apdorojimo įmonei, labai didelės dalies transporto priemonių buvimo vieta nežinoma – jos galėjo būti neteisėtai apdorotos arba eksportuotos kaip eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, arba apie jų statusą nėra tinkamai pranešta valstybių narių registracijos institucijoms. Tokios transporto priemonės vadinamos dingusiomis transporto priemonėmis. Valstybės narės turėtų stiprinti bendradarbiavimą, kad sumažintų dingusių transporto priemonių skaičių. Kitoje valstybėje narėje išduotų sunaikinimo pažymėjimų pripažinimas ir pareiga pranešti valstybių narių, kuriose registruota transporto priemonė, institucijoms, kad išduotas sunaikinimo pažymėjimas, turėtų padėti geriau nustatyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių buvimo vietą;

(67) siekiant užtikrinti veiksmingą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą transporto priemonių savininkams turėtų būti nustatytos aiškios pareigos. Kai jų transporto priemonė pasiekia gyvavimo ciklo pabaigos etapą, jie ją turėtų pristatyti į surinkimo punktus arba leidimą turinčias apdorojimo įmones. Kai transporto priemonės yra sugadintos ir draudimo bendrovės dalyvauja jas deklaruojant kaip visišką techninį ar ekonominį praradimą, draudimo bendrovė ar bet kuris kitas jos vardu veikiantis automobilių ekspertas taip pat turėtų įvertinti, ar transporto priemonė yra eksploatuoti netinkama transporto priemonė pagal šį reglamentą. Paliktų transporto priemonių atveju atitinkamos institucijos turėtų nustatyti transporto priemonės paskelbimo eksploatuoti netinkama transporto priemone taisykles ir atitinkamai laikytis šio reglamento. Paliktos transporto priemonės galėtų būti, pavyzdžiui, transporto priemonės, paliktos be priežiūros arba neteisėtai esančios viešojoje nuosavybėje, arba transporto priemonės, kurios buvo pastatytos privačiojoje nuosavybėje be nuosavybės savininko sutikimo, arba transporto priemonės, kurios nebuvo atsiimtos po to, kai kompetentingos institucijos apie jas pranešė transporto priemonės savininkui;

(68) siekiant užtikrinti vienodą ir aplinkai saugų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą Sąjungoje labai svarbu užtikrinti, kad leidimą turinčios apdorojimo įmonės priimtų ir apdorotų visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones, dalis, komponentus ir medžiagas, įskaitant dalis, likusias kaip atliekos po transporto priemonių remonto, laikantis jų leidimuose nustatytų sąlygų, taip pat pagal šiame reglamente nustatytus reikalavimus, geriausius prieinamus gamybos būdus ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2010/75/ES ([17]). Siekiant laikytis pašalinimo reikalavimų, kokybės reikalavimų ir naudojimo medžiagoms gauti tikslų, visą eksploatuoti netinkamos transporto priemonės apdorojimą gali, bet nebūtinai turi atlikti vienas atliekų tvarkymo subjektas arba vienas įrenginys;

(69) atsižvelgiant į esminį leidimą turinčių apdorojimo įmonių vaidmenį tvarkant eksploatuoti netinkamas transporto priemones taip, kad jos nedarytų neigiamo poveikio aplinkai ar žmonių sveikatai ir prisidėtų prie Sąjungos žiedinės ekonomikos tikslų įgyvendinimo, būtina nustatyti tokioms įmonėms taikomas pareigas ir reglamentuoti visą jų veiklą, pradedant eksploatuoti netinkamos transporto priemonės priėmimu ir sandėliavimu ir baigiant jos galutiniu apdorojimu;

(70) kad užtikrintų savo veiklos atsekamumą, įskaitant metalo laužo ar kitų atitinkamų žaliavų kokybę, leidimą turinčios apdorojimo įmonės turėtų dokumentuoti atliktas apdorojimo operacijas ir elektroniniu būdu saugoti šiuos įrašus ne trumpiau kaip trejus metus, o gavus prašymą pateikti juos atitinkamoms nacionalinėms institucijoms;

(71) teršalų pašalinimas iš netinkamos eksploatuoti transporto priemonės yra pirmas žingsnis siekiant apsaugoti aplinką ir žmonių sveikatą nuo žalos ir apsisaugoti nuo darbo saugai kylančių pavojų. Todėl labai svarbu, kad eksploatuoti netinkamai transporto priemonei per 30 dienų po jos pristatymo į leidimą turinčią apdorojimo įmonę būtų atliktos reikiamos teršalų pašalinimo operacijos prieš ją toliau apdorojant. Šiame etape turėtų būti surenkamos alyvų atliekos ir laikomos atskirai nuo kitų takiųjų medžiagų ir skysčių, ir toliau apdorojamos pagal Direktyvą 2008/98/EB. Aušalai turėtų būti apdorojami pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2024/573 ([18]). Be to, dalys, komponentai ir medžiagos, kurių sudėtyje yra švino, kadmio, gyvsidabrio ir šešiavalenčio chromo, turėtų būti pašalintos iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, kad būtų išvengta neigiamo poveikio žmonėms ar aplinkai;

([17]) 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/75/ES dėl pramoninių išmetamų teršalų (taršos integruotos prevencijos ir kontrolės) (OL L 334, 2010 12 17, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj).

([18]) 2024 m. vasario 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/573 dėl fluorintų šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2019/1937 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 517/2014 (OL L, 2024/573, 2024 2 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

(72) siekiant užtikrinti tinkamą Reglamento (ES) 2023/1542 įgyvendinimą visos transporto priemonėse įmontuotos baterijos turi būti atskirai išimtos iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir sandėliuojamos nustatytoje zonoje iki tolesnio apdorojimo;

(73) siekiant kuo labiau padidinti dalių ir komponentų pakartotinio naudojimo, perdarymo ir atnaujinimo potencialą ir išsaugoti didelę antrinių medžiagų, gaunamų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, vertę tam tikros dalys ir komponentai turėtų būti privalomai pašalinti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės prieš ją smulkinant. Tos dalys ir komponentai turėtų būti išimami juos išmontuojant rankiniu būdu, pusiau automatizuotu ar automatizuotu būdu jų nepažeidžiant. Turėtų būti leidžiama nukrypti nuo reikalavimo dėl privalomo dalių ir komponentų išėmimo jų nepažeidžiant, kai leidimą turinti apdorojimo įmonė įrodo, kad išmontavimas rankiniu būdu, pusiau automatizuotu ar automatizuotu būdu nepažeidžiant dalių ir komponentų sukelia neproporcingų ekonominių išlaidų, kurių negalima kompensuoti pajamomis, kurių tikimasi iš šių dalių ir komponentų pakartotinio naudojimo, perdarymo ar atnaujinimo. Tokiu atveju turėtų būti įmanoma šias dalis ir komponentus pašalinti juos pažeidžiant, kad prieš smulkinimą būtų galima atskirti atitinkamas medžiagas. Dalims ir komponentams gali būti visiškai netaikomas privalomas reikalavimas juos išimti, jei jie priskiriami tokioms dalims ir komponentams šiame reglamente, jei leidimą turinti apdorojimo įmonė įrodo, kad po smulkinimo taikomos technologijos atskiria medžiagas nuo atitinkamų dalių ir komponentų taip pat veiksmingai, kaip ir taikant rankinį, pusiau automatizuotą ar automatizuotą būdą, ir kad laikomasi šio reglamento kriterijų ir ribinių verčių. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais būtų galima keisti atitinkamą priedą;

(74) leidimą turinčioms apdorojimo įmonėms išėmus dalis ir komponentus iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, šios įmonės turėtų atidžiai įvertinti ir nustatyti, ar tos dalys ir komponentai yra tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti remdamosi objektyviais kriterijais, susijusiais su dalių ir komponentų techninėmis savybėmis ir transporto priemonės saugos reikalavimais;

(75) Reglamente (ES) 2023/1542 nustatytos taisyklės dėl baterijų tvarumo, veiksmingumo, saugos, surinkimo, perdirbimo ir antrinio naudojimo, taip pat dėl informacijos apie baterijų pašalinimą ekonominės veiklos vykdytojams. Šiame reglamente turėtų būti atsižvelgta į antrinį baterijų naudojimą išimant elektromobilio bateriją iš pagrindinių dalių arba komponentų, kad būtų galima nemokamai perduoti apdoroti transporto priemonę be elektrinių transporto priemonių baterijos, su sąlyga, kad paskutinis transporto priemonės savininkas pateikia dokumentus, įrodančius, kad bateriją tvarkė profesionalus veiklos vykdytojas pagal Reglamentą (ES) 2023/1542;

(76) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių pramonės sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės arba išimti atliekant remonto ir techninės priežiūros veiklą ir tinkami neatidėliotinai pakartotinai naudoti arba profesionalūs veiklos vykdytojai juos gali toliau perdaryti arba atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Siekiant laikytis atliekų hierarchijos ir skatinti žiedinį atsarginių dalių naudojimą, neturėtų būti ribojamas šių dalių ir komponentų, išskyrus baterijas, perdavimas tarp ekonominės veiklos vykdytojų. Iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išimtos dalys ir komponentai turėtų būti tinkamai patikrinti, išvalyti ir, prireikus, patikrinti leidimą turinčioje apdorojimo įmonėje, kad juos būtų galima neatidėliotinai pakartotinai naudoti be jokio kito parengiamojo apdorojimo, arba kitais atvejais jie turėtų būti tinkami tolesniam perdarymui ar atnaujinimui. Dalys ir komponentai, netinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, turėtų būti laikomi atliekomis, o jų eksportui turėtų būti taikomas Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (ES) 2024/1157 ([19]). Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti leidimą turinčių apdorojimo įmonių, kurios išėmė atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad atitinkamos dalys ir komponentai techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;

([19]) 2024 m. balandžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1157 dėl atliekų vežimo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 1257/2013 ir (ES) 2020/1056 ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 (OL L, 2024/1157, 2024 4 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

(77) vertindama Direktyvą 2000/53/EB Komisija nustatė, kad naudotas atsargines dalis ir komponentus visuomenei siūlo nenustatyti paslaugų teikėjai ir jos dažnai būna gautos iš neteisėtos veiklos. Todėl turėtų būti nustatyti nauji reikalavimai, kuriais būtų reglamentuojama prekyba naudotomis, perdarytomis ar atnaujintomis dalimis bei komponentais. Tokios dalys ir komponentai visų pirma turėtų būti paženklinti etikete, kurioje būtų nurodytas komponento ar dalies pavadinimas ir leidimą turinčios apdorojimo įmonės, kuri išėmė komponentą arba dalį, kontaktinė informacija, ir būti tinkamai apsaugoti nuo pažeidimo dalių ir komponentų vežimo, pakrovimo ir iškrovimo metu. Komponentą ar dalį išėmusi leidimą turinti apdorojimo įmonė turėtų turėti sąskaitos faktūros arba sutarties, susijusios su šių dalių perdavimu, egzempliorių, jei kompetentinga institucija paprašytų tokių dokumentų;

(78) kai galutinis naudotojas yra vartotojas, įmonių vykdomam naudotų, perdarytų ar atnaujintų dalių ir komponentų pardavimui vartotojams būtų taikoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/771 ([20]). Toje direktyvoje reikalaujama, kad prekės atitiktų pirkimo-pardavimo sutartį, ir nustatyta pardavėjo atsakomybė ir vartotojų teisių gynimo priemonės neatitikties atveju, pavyzdžiui, nemokamas prekių remontas ar pakeitimas. Kadangi išimtos dalys ir komponentai, tinkami pakartotinai naudoti arba atnaujinti, yra naudotos prekės, kaip tai suprantama Direktyvoje (ES) 2019/771, pardavėjas ir vartotojas gali susitarti dėl trumpesnio atsakomybės arba senaties termino, kuris yra ne trumpesnis kaip vieni metai, jei atitinkama valstybė narė yra numačiusi tokią galimybę. Atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai raginami vartotojams ir jų klientams įmonių tarpusavio sandoriuose suteikti komercines garantijas dėl pakartotinai naudojamų, perdarytų ir atnaujintų dalių ir komponentų;

(79) siekiant kelių eismo saugumo ir aplinkos apsaugos tam tikri iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išimti komponentai ir dalys neturėtų būti pakartotinai naudojami, perdaromi ar atnaujinami. Tokios dalys ir komponentai neturėtų būti naudojami naujų transporto priemonių konstravimui ar rinkai jau pateiktose transporto priemonėse, išskyrus atvejus, kai atlikus techninį vertinimą įrodoma jų atitiktis taikomiems transporto priemonių reikalavimams. Tas dalis įmontuoti turėtų tik kvalifikuotas remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojas;

(80) siekiant pakartotinai naudojamų, atnaujintų ir perdarytų dalių ir komponentų bei transporto priemonių modifikavimo rinkos Sąjungoje plėtros bei tinkamo veikimo valstybės narės turėtų būti skatinamos nacionaliniu lygmeniu teikti paskatas, kad paskatintų dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, atnaujinimą ir perdarymą neatsižvelgiant į tai, ar jie buvo išimti transporto priemonės naudojimo etape ar jos gyvavimo ciklo pabaigos etape, taip pat transporto priemonių modifikavimą. Tos paskatos turėtų atsispindėti atliekų prevencijos programose, kurias valstybės narės turi parengti pagal Direktyvos 2008/98/EB 29 straipsnį. Komisija turėtų valstybėms narėms palengvinti keitimąsi informacija tarpusavyje apie jų geriausią praktiką taikant paskatas nacionaliniu lygmeniu siekdama stebėti jų veiksmingumą;

(81) vertindama Direktyvą 2000/53/EB Komisija nustatė, kad perdirbimo apibrėžtis toje direktyvoje yra per plati ir neatitinka Direktyvos 2008/98/EB, nes joje užpildymas laikomas perdirbimo operacija. Todėl šiame reglamente perdirbimo apibrėžtis turėtų būti suvienodinta su esančia Direktyvoje 2008/98/EB, į jos taikymo sritį neįtraukiant užpildymo;

(82) turėtų būti nuolat tobulinamas visų plastikų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimas. Taip pat svarbu užtikrinti pakankamą perdirbtųjų medžiagų pasiūlą, kad būtų patenkinta perdirbto plastiko transporto priemonėse paklausa. Todėl būtina nustatyti konkretų 30 % plastiko, gauto iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo tikslą. Šis tikslas papildytų tikslą 85 % eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinai naudoti ir perdirbti bei tikslą 95 % eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinai naudoti ir atgauti pagal vidutinį vienos transporto priemonės svorį ir metus. Kad atliekų tvarkymo subjektai galėtų lengviau įgyvendinti šiuos reikalavimus, reikalingas trejų metų pereinamasis laikotarpis. Tuo tarpu ir toliau turėtų būti taikomi dabartiniai tikslai 85 % eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinai naudoti ir perdirbti bei 95 % eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinai naudoti ir atgauti , nustatyti Direktyvoje 2000/53/EB ir pagrįsti toje direktyvoje pateikta perdirbimo apibrėžtimi. Į perdirbto plastiko svorį ir bendrą plastiko svorį siekiant konkretaus plastikų perdirbimo tikslo neturėtų būti įtraukiami elastomerai, reaktoplastikai, išskyrus poliuretano putas, naudojamas kaip paklotinė medžiaga, ir plastikas, kurio sudėtyje yra bet kuri Reglamento (ES) 2019/1021 7 straipsnyje nurodyta medžiaga arba kuris yra užterštas bet kuria iš tų medžiagų, kai viršijamos to reglamento IV priede nustatytos ribos;

([20]) 2019 m. gegužės 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/771 dėl tam tikrų prekių pirkimo–pardavimo sutarčių aspektų, kuria iš dalies keičiami Reglamentas (ES) 2017/2394 ir Direktyva 2009/22/EB bei panaikinama Direktyva 1999/44/EB (OL L 136, 2019 5 22, p. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj).

(83) svarbu padidinti aukštos kokybės antrinių žaliavų atgavimą tobulinant eksploatuoti netinkamų transporto priemonių smulkinimo procesus. Todėl turėtų būti leidžiama eksploatuoti netinkamas transporto priemones, jų dalis, komponentus ir medžiagas apdoroti smulkintuvu kartu su kitomis atliekomis, įskaitant pakuočių atliekas bei elektros ir elektroninės įrangos atliekas, tik jei įvykdomi konkretūs galutinės frakcijos kriterijai ir kokybės reikalavimai;

(84) siekiant dar labiau pagerinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo kokybę turėtų būti įmanoma į sąvartynus pašalinti tik atliekų frakcijas, gautas iš susmulkintų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kai frakcijos, kurių sudėtyje yra neinertinių atliekų, neviršija šiame reglamente nustatytų ribinių verčių;

(85) eksploatuoti netinkamos transporto priemonės priskiriamos pavojingoms atliekoms ir negali būti eksportuojamos į EBPO nepriklausančias valstybes. Eksploatuoti netinkamas transporto priemones, iš kurių pašalinti teršalai, turėtų būti galima apdoroti ne Sąjungos šalyse su sąlyga, kad šios transporto priemonės, iš kurių pašalinti teršalai, vežamos pagal Reglamentą (ES) 2024/1157;

(86) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją valstybę, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties valstybės kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos iš esmės atitinka šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus aplinkos ir žmonių sveikatos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES) 2024/1157;

(87) siekiant užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų apdorojamos aplinką tausojančiu būdu, svarbu aiškiai apibrėžti transporto priemonės statusą per visą jos gyvavimo laikotarpį, ypač tais atvejais, kai reikia atskirti naudotas transporto priemones nuo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Transporto priemonės savininkas, ketinantis perduoti naudotos transporto priemonės nuosavybės teises Sąjungoje, tam tikromis aplinkybėmis turėtų būti įpareigotas pateikti dokumentus, kad ši transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti. Tais dokumentais turėtų būti įrodyta, kad transporto priemonė yra tinkama eksploatuoti, arba pateiktas vertinimas pagal šį reglamentą, kuriame nustatyti kriterijai, pagal kuriuos nustatoma, ar transporto priemonė yra netinkama eksploatuoti. Tas vertinimas turėtų būti atliktas pakopiniu būdu – pradedant privalomais kriterijais ir baigiant orientaciniais kriterijais. Jei tenkinamas vienas privalomas kriterijus, atitinkama transporto priemonė turėtų būti laikoma eksploatuoti netinkama transporto priemone. Jei netenkinamas nė vienas privalomas kriterijus, turėtų būti tikrinami orientaciniai kriterijai. Jei taikomas vienas iš tų orientacinių kriterijų, reikėtų atlikti tolesnį techninį vertinimą, kad būtų nustatyta, ar transporto priemonę reikia remontuoti, kad jai būtų galima išduoti techninės apžiūros pažymą. Remiantis tuo techniniu vertinimu, transporto priemonės savininkas turėtų turėti galimybę nuspręsti, ar transporto priemonę reikėtų šalinti. Jei per penkerius metus nuo to techninio vertinimo transporto priemonės savininkas negauna techninės apžiūros pažymos, atitinkama transporto priemonė turėtų būti laikoma eksploatuoti netinkama transporto priemone. Tą penkerių metų laikotarpį techninis vertinimas turėtų būti laikomas dokumentais, patvirtinančiais, kad transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti. Gyvavimo ciklo pabaigos vertinimą turėtų atlikti nepriklausomas automobilių ekspertas, tačiau spręsti dėl to, kokiu būtent būdu toks nepriklausomas automobilių ekspertas turėtų būti skiriamas, turėtų valstybės narės. Nepriklausomi automobilių ekspertai turėtų būti specialistai, turintys specializuotų žinių automobilių technologijų, remonto ir techninės priežiūros arba transporto priemonės vertės vertinimo srityse, paskirti, kad pateiktų nešališką ekspertinį vertinimą, ir neturintys interesų, kurie prieštarautų dalyvaujančių šalių interesams. Siekiant išvengti pernelyg didelės naštos fiziniams asmenims, kurie nėra ekonominės veiklos vykdytoji, ir visų pirma orientuotis į padėtį, susijusią su dauguma galimai eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, reikalavimas pateikti dokumentus tokiems transporto priemonių savininkams turėtų būti taikomas tik konkrečiomis aplinkybėmis. Tokie atvejai turėtų būti susiję su transporto priemonių, kurias draudimo bendrovė deklaravo kaip visišką ekonominį praradimą, pardavimu arba kai pardavimas vykdomas tik per interneto platformą, fiziškai neperduodant transporto priemonės tarp pardavėjo ir pirkėjo ar jo vardu veikiančio asmens;

(88) būtina užtikrinti, kad tais atvejais, kai draudimo bendrovė ar bet kuris jos vardu veikiantis automobilių ekspertas atlieka žalos, padarytos į eismo įvykį patekusiai transporto priemonei, vertinimą, toks vertinimas visų pirma turėtų apimti patikrinimą, ar transporto priemonė gali būti laikoma eksploatuoti netinkama transporto priemone pagal šiame reglamente nustatytus kriterijus. Siekiant kovoti su neteisėta veikla ir užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų tinkamai nustatytos, valstybių narių kompetentingos institucijos turėtų turėti įgaliojimus, jei kyla abejonių dėl naudotos transporto priemonės statuso, prašyti transporto priemonės savininko pateikti dokumentus, patvirtinančius, kad transporto priemonė nėra eksploatuoti netinkama transporto priemonė. Tokie dokumentai turėtų būti pagal šį reglamentą atliktas gyvavimo ciklo pabaigos vertinimas arba galiojanti techninės apžiūros pažyma. Kompetentingos institucijos gali pasinaudoti šia prerogatyva nepriklausomai nuo to, ar transporto priemonė pateko į eismo įvykį, ar ne. Šis įgaliojimas taip pat taikomas specialios paskirties transporto priemonėms, kurioms kitu atveju neturėtų būti taikomos transporto priemonių statusą reglamentuojančios taisyklės. Valstybės narės nacionalinės teisės aktuose turėtų turėti galimybę nustatyti, kad L1e, L2e, ir L6e kategorijų transporto priemonėms netaikomos transporto priemonės statuso taisyklės. Pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus, kuriais iš dalies keičiami šiame reglamente nustatyti kriterijai, pagal kuriuos nustatoma, ar transporto priemonė yra eksploatuoti netinkama transporto priemonė, išbraukiant kriterijus, pagal kuriuos transporto priemonė laikoma eksploatuoti netinkama transporto priemone, jei dėl technologinės pažangos atsekamumo, taisomumo ir saugos srityse pakankamai pagrindžiamas toks išbraukimas;

(89) siekiant užtikrinti, kad nebūtų pakenkta vidaus rinkai, ir atsižvelgiant į tai, kad naudotų transporto priemonių eksportas kelia didelių aplinkos ir visuomenės sveikatos problemų, kaip nurodyta JT aplinkosaugos programoje, tikslinga nustatyti konkrečius naudotų transporto priemonių eksporto reikalavimus. Tokie reikalavimai turėtų būti grindžiami objektyviais kriterijais, pagal kuriuos naudota transporto priemonė nėra laikoma netinkama eksploatuoti ir turi atitikti techninės apžiūros reikalavimus pagal Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvą 2014/45/ES ([21]). Tai turėtų užtikrinti, kad į trečiąją valstybę būtų galima eksportuoti tik tas naudotas transporto priemones, kurios tinkamos važiuoti Sąjungos keliais. Kad muitinė galėtų patikrinti, ar eksportuojant naudotą transporto priemonę šie reikalavimai yra išpildyti, kiekvienas naudotą transporto priemonę eksportuojantis asmuo turėtų būti įpareigotas šioms institucijoms pateikti transporto priemonės identifikavimo numerį (VIN) ir pareiškimą, kuriuo patvirtinama, kad naudota transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti ir kad ji laikoma atitinkančia techninės apžiūros reikalavimus;

(90) svarbu nustatyti mechanizmą, pagal kurį būtų galima veiksmingai patikrinti naudotų transporto priemonių atitiktį eksporto reikalavimams netrukdant prekybai tarp Sąjungos ir trečiųjų valstybių. Todėl Komisija turėtų sukurti elektroninę sistemą, leidžiančią valstybių narių valdžios institucijoms realiuoju laiku keistis informacija apie eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių VIN ir techninės apžiūros būklę ir ją tikrinti. Atsižvelgdama į esamas sistemos savybes ir funkcijas, susijusias su transporto priemonių registravimo institucijų tarpusavio keitimusi informacija apie Sąjungoje registruotas transporto priemones, Komisija sukūrė keitimosi pranešimais platformą MOVE-HUB, skirtą valstybių narių nacionaliniams elektroniniams registrams sujungti. Valstybės narės prisijungimui prie MOVE-HUB elektroninės sistemos turėtų galėti naudoti Europos transporto priemonių ir vairuotojo pažymėjimų informacinę sistemą (EUCARIS). Šiuo metu platforma palengvina šių sistemų apjungimą: kelių transporto įmonių registrų (ERRU), vairuotojo pažymėjimų registrų (RESPER), profesionalių vairuotojų mokymo registrų („ProDriveNet“), pranešimų apie transporto priemonių pakelės patikros gedimus sistemos (RSI) ir vairuotojų tachografo kortelių registrų („TACHOnet“). Todėl MOVE-HUB funkcijos turėtų būti toliau plečiamos, kad būtų galima keistis informacija apie eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių VIN ir techninės apžiūros būklę ir tokią informaciją tikrinti. Kad muitinė galėtų elektroniniu ir automatiniu būdu patikrinti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka eksporto reikalavimus, MOVE-HUB valdoma elektroninė sistema turėtų būti sujungta su ES muitinės vieno langelio aplinka pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2022/2399 ([22]). Tame reglamente numatyta išsami automatizuotų kontrolės priemonių, taikomų konkrečiam Sąjungos nemuitinės formalumui, sistema. Todėl šiame reglamente turėtų būti nustatyti pagrindiniai elementai, kuriuos reikia kontroliuoti, o techninės šios kontrolės įgyvendinimo priemonės būtų nustatytos Reglamente (ES) 2022/2399;

([21]) 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

([22]) 2022 m. lapkričio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2022/2399, kuriuo sukuriama Europos Sąjungos muitinės vieno langelio aplinka ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 952/2013 (OL L 317, 2022 12 9, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj).

(91) siekiant užtikrinti vienodas eksporto reikalavimų įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, pagal kuriuos būtų galima sukurti būtinas elektronines sistemas ir užtikrinti jų veikimą kartu su nacionalinėmis sistemomis;

(92) valstybių narių kompetentingos institucijos turėtų bendradarbiauti tarpusavyje siekdamos užtikrinti veiksmingą reikalavimų, kuriais reglamentuojamas naudotų transporto priemonių eksportas, įgyvendinimą ir teikti tarpusavio pagalbą. Ši pagalba turėtų apimti keitimąsi informacija siekiant patikrinti transporto priemonių statusą prieš jas eksportuojant, įskaitant registracijos informacijos patvirtinimą valstybėje narėje, kurioje šios transporto priemonės buvo registruotos anksčiau. Bendradarbiavimas turėtų apimti, *inter alia*, galimybės susipažinti su atitinkamais dokumentais ir informacija, įskaitant patikrinimų išvadas, suteikimą, kartu laikantis taikytinos duomenų apsaugos teisės, taikomos institucijai, į kurią kreipiamasi. Be to, siekdamos visapusiško bendradarbiavimo valstybių narių kompetentingos institucijos turėtų bendradarbiauti su trečiųjų valstybių valdžios institucijomis;

(93) svarbu, kad muitinės galėtų vykdyti eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių kontrolę pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 952/2013 ([23]). Didelė dalis iš Sąjungos išvežamų naudotų transporto priemonių yra skirta valstybėms, kuriose yra nustatyti arba gali būti nustatyti importo reikalavimai, pavyzdžiui, su transporto priemonės amžiumi arba jos išmetamu ŠESD kiekiu susiję reikalavimai. Svarbu, kad muitinė galėtų elektroniniu ir automatiniu būdu per ES muitinės vieno langelio aplinką patikrinti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka šiuos reikalavimus, kai informaciją apie šiuos reikalavimus atitinkamos trečiosios valstybės oficialiai praneša Komisijai. Kad būtų lengviau laikytis reikalavimų, Komisija specialiame interneto portale turėtų paskelbti ir atnaujinti specialiąsias trečiųjų valstybių nustatytas sąlygas, susijusias su aplinkos apsauga ar kelių eismo saugumu. Siekiant apsaugoti aplinką ir palaikyti saugumą keliuose trečiosiose valstybėse, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų galima nustatyti tuos reikalavimus;

(94) siekiant išvengti rizikos, kad transporto priemonė bus eksportuojama be reikiamų dokumentų, kuriuose nurodomas VIN ir techninės apžiūros būklė, o eksporto reikalavimų nesilaikymas bus nustatytas tik tada, kai transporto priemonė jau bus išvykusi iš Sąjungos, neturėtų būti leidžiama taikyti Reglamente (ES) Nr. 952/2013 nustatytų įtraukimo į deklaranto tvarkomą apskaitos registrą ir savikontrolės procedūrų. Šios procedūros neleistų muitinėms taikyti kontrolės priemonių realiuoju laiku per ES muitinės vieno langelio aplinką, o tai padidintų naudotų transporto priemonių eksportui taikomų Sąjungos taisyklių pažeidimo riziką;

(95) įvertinusi Direktyvą 2000/53/EB Komisija mano, kad privalomų patikrinimų reikalavimų nebuvimas yra tos direktyvos trūkumas. Todėl šiame reglamente valstybėms narėms turėtų būti nustatytos tam tikros pareigos, susijusios su neteisėtos veiklos netinkamų eksploatuoti transporto priemonių, jų dalių ir komponentų surinkimo, apdorojimo ir eksporto srityje aptikimu, taip pat nustatyti minimalūs reikalavimai dėl įrenginių patikrinimų dažnumo ir apimties, taip pat įrenginių, kuriems taikomi tokie patikrinimai, charakteristikos. Taip būtų apsaugotas leidimą turinčių apdorojimo įmonių konkurencingumas neteisėtų veiklos vykdytojų atžvilgiu ir užtikrintas tolesnis leidimų ir reikalavimų, susijusių su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu ir apdorojimu, laikymasis;

([23]) 2013 m. spalio 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas (OL L 269, 2013 10 10, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

(96) siekiant užtikrinti veiksmingą šio reglamento vykdymą, būtina, kad valstybės narės nustatytų tikrinimo strategijas, skirtas aptikti neteisėtą veiklą, susijusią su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, surinkimu, apdorojimu ir eksportu, taip pat su jų dalimis ir komponentais. Tokiose strategijose turėtų būti numatyti šiame reglamente nustatyti veiksmai, kuriais siekiama užtikrinti atitiktį ir prisidėti prie neteisėtos praktikos prevencijos šiame sektoriuje. Valstybės narės patikrinimus turėtų atlikti kiekvienais kalendoriniais metais. Tokie patikrinimai turėtų apimti tiek teisėtai veikiančius subjektus, tiek įtariamą neteisėtą veiklą. Minimalus patikrinimų, kurie turi būti atliekami kasmet kiekvienoje valstybėje narėje, skaičius turėtų atitikti ne mažiau kaip 10 % toje valstybėje narėje veikiančių leidimą turinčių apdorojimo įmonių ir surinkimo punktų skaičiaus. Reikia pabrėžti, kad pagal šį reglamentą atliekami patikrinimai turėtų papildyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimo patikrinimus, kurie yra išsamiai reglamentuoti Reglamente (ES) 2024/1157;

(97) valstybės narės turėtų parengti bendradarbiavimo mechanizmus nacionaliniu ir tarptautiniu lygmeniu, kad patikrinimus būtų galima vykdyti veiksmingai, siekiant palengvinti neteisėto eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo ir eksporto prevenciją ir nustatymą bei išspręsti dingusių transporto priemonių problemą. Tokie mechanizmai turėtų sudaryti sąlygas keistis transporto priemonių registracijos duomenimis, reikalingais transporto priemonių stebėjimui ir tikrinimui, ar joms pasiekus savo gyvavimo ciklo pabaigos etapą jos buvo tinkamai apdorotos. Siekdamos skatinti bendradarbiavimą tais klausimais visoje Sąjungoje, Komisija ir valstybės narės turėtų aktyviai naudotis atitinkamomis esamomis agentūromis, pavyzdžiui, Europos Sąjungos teisėsaugos bendradarbiavimo agentūra (Europolas), įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/794 ([24]), taip pat teisėsaugos tinklais, skirtais kovai su nusikaltimais aplinkai visoje Sąjungoje;

(98) valstybės narės turėtų imtis visų būtinų vykdymo užtikrinimo priemonių, kad būtų kovojama su neteisėtu eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, siekiant išvengti tokios veiklos daromos žalos aplinkai ar žmonių sveikatai. Todėl bet kuriai organizacijai ar įmonei, apdorojančiai eksploatuoti netinkamas transporto priemones be galiojančio leidimo arba pažeidžiant leidime nustatytas sąlygas ar reikalavimus, turėtų būti taikomos sankcijos. Kad būtų užtikrintas veiksmingas šio reglamento laikymasis, valstybės narės turėtų apsvarstyti ir tokias priemones kaip leidimo panaikinimas arba veiklos vykdytojo veiklos sustabdymas;

(99) valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl sankcijų, taikytinų už šio reglamento pažeidimus, ir užtikrinti, kad minėtos taisyklės būtų įgyvendinamos. Sankcijos turėtų būti nustatytos visų pirma už nuostatų dėl naudotų transporto priemonių eksporto, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pristatymo į leidimą turinčias apdorojimo įmones arba surinkimo punktus bei prekybos naudotomis, perdarytomis ar atnaujintomis dalimis ir komponentais pažeidimus. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios;

(100) siekiant užtikrinti tinkamą Sąjungos teisės aktų įgyvendinimą, stebėseną ir vertinimą bei teikti rinkai naujausią informaciją apie skaidrumą būtina nustatyti pareigas dėl ataskaitų teikimo. Būtina gauti teisingus ir galiojančius duomenis, kad Komisija galėtų įvertinti, ar šiame reglamente numatytos priemonės veikia tinkamai, ir prireikus pasiūlyti papildomus pakeitimus, kuriais būtų siekiama užtikrinti aplinkai saugų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą arba supaprastinti šio reglamento įgyvendinimą. Kad su ataskaitų teikimu susijusi našta būtų mažesnė, turėtų būti pranešami tik šiam reglamentui įgyvendinti būtini duomenys, o ataskaitų teikimas turėtų būti palengvintas naudojant skaitmenines priemones. Remiantis šiais elementais turėtų būti nurodyta, kuriuos duomenis turi pateikti ekonominės veiklos vykdytojai atitinkamoms institucijoms, o kuriuos – valstybės narės Komisijai. Siekiant užtikrinti vienodas šių ataskaitų teikimo reikalavimų įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Įgyvendinimo aktuose, kurie turėtų pakeisti Komisijos sprendimą 2005/293/EB ([25]), taip pat turėtų būti nustatyta pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgavimo tikslų apskaičiavimo ir tikrinimo metodika;

([24]) 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/794 dėl Europos Sąjungos teisėsaugos bendradarbiavimo agentūros (Europolo), kuriuo pakeičiami ir panaikinami Tarybos sprendimai 2009/371/TVR, 2009/934/TVR, 2009/935/TVR, 2009/936/TVR ir 2009/968/TVR (OL L 135, 2016 5 24, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

([25]) 2005 m. balandžio 1 d. Komisijos sprendimas 2005/293/EB, nustatantis išsamias pakartotinio naudojimo/utilizavimo stebėsenos taisykles ir pakartotinio naudojimo/perdirbimo tikslus, išdėstytus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (OL L 94, 2005 4 13, p. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj).

(101) valstybių narių kompetentingos institucijos atlieka svarbų vaidmenį tikrinant, ar laikomasi šiame reglamente nustatytų pareigų, susijusių su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių rinkimu ir tvarkymu, įskaitant geresnį tų institucijų vykdomą transporto priemonių buvimo vietos nustatymą ir kovą su neteisėtu eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymu. Todėl valstybės narės turėtų reikalauti, kad atliekų tvarkymo subjektai ir kiti susiję ekonominės veiklos vykdytojai kompetentingoms institucijoms teiktų duomenis, leidžiančius joms geriau stebėti, kaip įgyvendinamos nuostatos dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir tvarkymo;

(102) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgyvendinimo įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ([26]);

(103) pagal šį reglamentą priimant deleguotuosius aktus itin svarbu, kad Komisija, atlikdama parengiamąjį darbą, tinkamai konsultuotųsi, taip pat su ekspertais, ir tos konsultacijos vyktų vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros ([27]) nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(104) Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1020 ([28]) II priedas, kuriame išvardyti Sąjungos derinamieji teisės aktai, kuriuose nėra nuostatų dėl sankcijų, turėtų būti iš dalies pakeistas, iš to sąrašo išbraukiant direktyvas 2000/53/EB ir 2005/64/EB, nes būtina, kad dabartiniame reglamente būtų įtvirtintos nuostatos dėl sankcijų.

(105) būtina užtikrinti, kad ES tipo patvirtinimo proceso metu būtų tikrinamas su tipo patvirtinimu susijusių šio reglamento nuostatų ir reikalavimų laikymasis. Todėl Reglamentas (ES) 2018/858 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

(106) dingusios transporto priemonės pripažintos vienu pagrindinių iššūkių įgyvendinant Direktyvą 2000/53/EB. Veiksmingos sistemos, leidžiančios valstybėms narėms realiuoju laiku keistis informacija apie transporto priemonių registracijos statusą, nebuvimas mažina galimybes atsekti transporto priemones ir yra laikomas didelio dingusių transporto priemonių skaičiaus Sąjungoje priežastimi. Siekdama tai išspręsti Komisija pasiūlė peržiūrėti Tarybos direktyvos 1999/37/EB ([29]) nuostatas dėl transporto priemonių registracijos dokumentų. Po tos peržiūros valstybės narės turėtų būti įpareigotos elektroniniu būdu registruoti jų teritorijoje registruotų transporto priemonių duomenis, kad būtų galima tinkamai dokumentuoti transporto priemonės registracijos panaikinimo priežastis, ypač jei transporto priemonė buvo apdorota leidimą turinčioje apdorojimo įmonėje kaip eksploatuoti netinkama transporto priemonė, perregistruota kitoje valstybėje narėje, eksportuota į trečiąją valstybę už Sąjungos ribų arba pavogta. Be to, siekiant užkirsti kelią neteisėtai išmontuoti arba eksportuoti transporto priemones, kurios buvo išregistruotos laikinai, transporto priemonių savininkai turėtų būti įpareigoti nedelsdami pranešti nacionalinei transporto priemonių registravimo institucijai apie bet kokius savo turimų nuosavybės teisių pasikeitimus. Tie pakeitimai yra pagrįsti galiojančiais valstybių narių reikalavimais dėl visų valstybės narės teritorijoje registruotų transporto priemonių duomenų registravimo elektroniniu būdu ir jie šiuos reikalavimus papildo;

([26]) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

([27]) OL L 123, 2016 5 12, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

([28]) 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1020 dėl rinkos priežiūros ir gaminių atitikties, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2004/42/EB ir reglamentai (EB) Nr. 765/2008 ir (ES) Nr. 305/2011 (OL L 169, 2019 6 25, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj)

([29]) 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų (OL L 138, 1999 6 1, p. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

(107) atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir atsižvelgti į mokslo pažangą, Komisija turėtų Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti šio reglamento taikymo ir jo poveikio bendrosios rinkos veikimui ir aplinkai ataskaitą. Savo ataskaitoje Komisija, *inter alia*, turėtų pateikti naujų transporto priemonių projektavimo nuostatų vertinimą, apimantį ir pakartotinio panaudojamumo, perdirbamumo ir atgaunamumo tikslus, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymą (taip pat perdirbimo tikslus) ir sankcijas, taip pat poreikio ir galimybių dar labiau išplėsti nuostatų, taikytinų L kategorijos transporto priemonėms, sunkiosioms transporto priemonėms, per daugiaetapį tipo patvirtinimo procesą patvirtinto tipo transporto priemonėms ir kemperiams, įskaitant priekabinius namelius, aprėptį pagal šio reglamento taikymo sritį vertinimą. Atliekant tą vertinimą dėmesio turėtų būti skiriama ne tik eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo aspektams, bet ir projektavimo reikalavimų nustatymo aktualumui ir pridėtinei vertei, ir įvertinta, kokiu mastu išspręsta dingusių transporto priemonių problema, įskaitant dingusių transporto priemonių skaičiaus įverčius ir priemonių, susijusių su naudotų transporto priemonių eksportu, poveikį, taip pat koks yra poreikis įtraukti tolesnes priemones, kuriomis būtų sprendžiamas transporto priemonių atsekamumo klausimas. Šiuo atžvilgiu atliekant tą vertinimą turėtų būti peržiūrėtas nacionalinių transporto priemonių registracijos sistemų veiksmingumas, sąveikumas ir patikimumas, taip pat jų tarpvalstybinis keitimasis informacija užtikrinant tikslų transporto priemonių identifikavimą, statusą ir atsekamumą per visą jų gyvavimo ciklą. Komisija taip pat turėtų peržiūrėti biologinės kilmės plastiko kiekio transporto priemonėse ir elastomerų, gautų perdirbus padangas, kiekio naujose transporto priemonėse technologinę plėtrą ir aplinkosauginį veiksmingumą ir prireikus galėtų pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų nustatyti atitinkami tikslai. Kalbant apie elastomerus, gautus perdirbus padangas, pirmiausia reikėtų įvertinti, kokiu mastu juos galima įtraukti į esamus perdirbto plastiko kiekio tikslus;

(108) Komisijos ataskaitoje taip pat turėtų būti įvertintos priemonės, susijusios su informacijos apie transporto priemonėse esančias susirūpinimą keliančias medžiagas teikimu, ir padaryta išvada, ar reikia gerinti tokių cheminių medžiagų atsekamumą. Komisija taip pat turėtų įvertinti, ar reikia imtis priemonių dėl cheminių medžiagų, kurios gali turėti įtakos transporto priemonių apdorojimui joms pasiekus savo gyvavimo ciklo pabaigos etapą, siekiant šį procesą labiau suderinti su Reglamentu (ES) 2024/1781;

(109) Komisija, remdamasi fizinių gamintojų pateiktomis deklaracijomis, taip pat turėtų įvertinti, ar fiziniai gamintojai daro pakankamą pažangą siekdami laikytis perdirbto plastiko kiekio tikslų. Atliekant vertinimą visų pirma turėtų būti įvertintas tinkamų plastiko perdirbimo technologijų prieinamumas, pakankamas perdirbto plastiko prieinamumas, perdirbto plastiko kokybės lygis, palyginti su reikalaujamu saugos lygiu, ir techniniai bei ekonominiai sunkumai pasiekti konkretų tikslą. Kai tikslinga, kartu su vertinimu turėtų būti pateiktas Komisijos pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant iš dalies pakeisti atitinkamas šio reglamento nuostatas;

(110) būtina suteikti pakankamai laiko ekonominės veiklos vykdytojams atlikti savo pareigas pagal šį reglamentą, o valstybėms narėms – sukurti jam taikyti reikalingą administracinę infrastruktūrą. Todėl šio reglamento taikymą reikėtų atidėti;

(111) siekiant suteikti valstybėms narėms galimybę imtis reikiamų administracinių priemonių, susijusių su surinkimo sistemų įdiegimu, kartu išlaikant tęstinumą ekonominės veiklos vykdytojams ir atliekų tvarkymo subjektams, Direktyvos 2000/53/EB panaikinimas turėtų būti atidėtas;

(112) šiuo reglamentu nekeičiamos taisyklės dėl švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimo transporto priemonėse apribojimų, nustatytų pagal Direktyvą 2000/53/EB, arba šių apribojimų išimčių. Tačiau juo nustatomos aiškesnės taisyklės, kaip tipo patvirtinimo proceso metu turi būti tikrinamas tų apribojimų ir kitų žiediškumo reikalavimų laikymasis. Siekiant užtikrinti, kad fiziniai gamintojai turėtų pakankamai laiko prisitaikyti prie tų taisyklių, jų taikymas turėtų būti atidėtas. Todėl, kol įsigalios šio reglamento taisyklės, turėtų galioti Direktyvos 2000/53/EB nuostatos dėl švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimo apribojimų, taip užtikrinant tęstinumą ir tai, kad Sąjungos rinkai pateikiamose transporto priemonėse nebūtų tokių cheminių medžiagų, išskyrus atvejus, kurie numatyti toje direktyvoje;

(113) šiame reglamente taip pat nustatytos aiškesnės nuostatos dėl didesnės gamintojo atsakomybės nei nuostatos, nustatytos Direktyvoje 2000/53/EB. Kadangi tokių sistemų sukūrimui ir būtinų nacionalinių nuostatų dėl leidimų gamintojams ir gamintojų atsakomybę perimančioms organizacijoms parengimui reikia laiko, tų nuostatų taikymas turėtų būti atidėtas. Kol įsigalios tos šio reglamento nuostatos, turėtų toliau galioti atitinkamos Direktyvos 2000/53/EB nuostatos, siekiant užtikrinti gamintojų teikiamo išlaidų, susijusių su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, finansavimo tęstinumą;

(114) šiame reglamente taip pat nustatyti nauji reikalavimai dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo, visų pirma dėl dalių ir komponentų išėmimo siekiant skatinti jų pakartotinį naudojimą, perdarymą ar atnaujinimą ir gerinti perdirbimo procesų kokybę. Atliekų tvarkymo subjektams reikia laiko prisitaikyti prie tų naujų reikalavimų, todėl jų taikymas turėtų būti atidėtas. Kol įsigalios tie šio reglamento reikalavimai, turėtų toliau galioti atitinkamos Direktyvos 2000/53/EB nuostatos, siekiant užtikrinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo tęstinumą;

(115) siekiant užtikrinti tęstinumą, kol pagal šį reglamentą Komisija patvirtins naujas skaičiavimo taisykles ir ataskaitų teikimo formatus, turėtų galioti ataskaitų teikimo pareigos pagal Direktyvą 2000/53/EB ir susijusios pareigos dėl duomenų perdavimo Komisijai;

(116) visų nuostatų dėl L kategorijos transporto priemonių ir $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O kategorijų transporto priemonių taikymas turėtų būti atidėtas suteikiant veiklos vykdytojams pakankamai laiko prisitaikyti prie naujų reikalavimų. Tai ypač svarbu kalbant apie leidimus turinčias apdorojimo įmones, galinčias atlikti teršalų iš tokių transporto priemonių pašalinimą ir tolesnį tokių transporto priemonių apdorojimą;

(117) kadangi motorinių transporto priemonių tipų patvirtinimo taisyklės, susijusios jų pakartotiniu panaudojamumu, perdirbamumu ir atgaunamumu, yra įtrauktos į šį reglamentą, aiškumo, racionalumo ir paprastumo sumetimais Direktyvos 2005/64/EB panaikinimas turėtų būti atidėtas. Taip suteikiama pakankamai laiko fiziniams gamintojams užtikrinti, kad jų projektuojamų ir konstruojamų transporto priemonių tipai atitiktų žiediškumo reikalavimus, o tipų patvirtinimo institucijoms – įgyvendinti naująsias taisykles;

(118) kadangi šio reglamento tikslų – prisidėti prie bendrosios rinkos veikimo, užkirsti kelią neigiamam eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo poveikiui, šį poveikį sumažinti ir užtikrinti aukšto lygio aplinkos ir žmonių sveikatos apsaugą – valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl suderinimo poreikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(119) 2020 m. vasario 1 d. Jungtinė Karalystė išstojo iš Europos Sąjungos. Susitarimas dėl išstojimo ([30]) buvo sudarytas tarp Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos ir Jungtinės Karalystės. Jis buvo patvirtintas Tarybos sprendimu (ES) 2020/135 ([31]) ir įsigaliojo 2020 m. vasario 1 d. Susitarime dėl išstojimo nustatytas pereinamasis laikotarpis, kuris pasibaigė 2020 m. gruodžio 31 d. Pasibaigus pereinamajam laikotarpiui Sąjungos teisė nebetaikoma Jungtinei Karalystei ir pradėtas taikyti Protokolas dėl Airijos ir Šiaurės Airijos (Vindzoro sistema) ([32]), kuris yra neatskiriama Susitarimo dėl išstojimo dalis. Pagal Vindzoro sistemos 5 straipsnio 4 dalį ir Vindzoro sistemos 2 priedo 9 punktą Direktyva 2005/64/EB, taip pat Sąjungos teisės aktai, kuriais ta direktyva įgyvendinama, iš dalies keičiama arba pakeičiama, taikomi Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, kiek tai susiję su Šiaurės Airija. Šis reglamentas pakeičia Direktyvą 2005/64/EB, todėl būtų taikomas Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, kiek tai susiję su Šiaurės Airija. Todėl, atsižvelgiant į Vindzoro sistemos aprėptį, tikslinga nustatyti, kad tam tikros šio reglamento nuostatos neturėtų būti taikomos Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, kiek tai susiję su Šiaurės Airija,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

## BENDROSIOS NUOSTATOS

*1 straipsnis*

### Dalykas

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

*2 straipsnis*

### Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas:

a) Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktyje ir b punkto i papunktyje nurodytoms $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemonėms ir tų kategorijų eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms;

b) nuo 2029 m. rugsėjo 1 d. $M_1$ ir $N_1$ kategorijų specialios paskirties transporto priemonėms ir tų kategorijų eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 31 punkte;

c) nuo 2031 m. rugsėjo 1 d. $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O kategorijų transporto priemonėms tų kategorijų eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalyje;

d) nuo 2031 m. rugsėjo 1 d. $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O kategorijų specialios paskirties transporto priemonėms ir tų kategorijų eksploatuoti netinkamoms specialios paskirties transporto priemonėms, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 31 punkte;

e) nuo 2031 m. rugsėjo 1 d. L kategorijos transporto priemonėms ir tos kategorijos eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms, kaip nurodyta Reglamento (ES) Nr. 168/2013 ([33]) 4 straipsnio 2 dalyje.

([30]) Susitarimas dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos (OL L 29, 2020 1 31, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

([31]) 2020 m. sausio 30 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/135 dėl Susitarimo dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos sudarymo (OL L 29, 2020 1 31, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj).

([32]) 2023 m. kovo 24 d. Susitarimu dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos įsteigtame Jungtiniame Komitete pateikta Sąjungos ir Jungtinės Karalystės bendra deklaracija Nr. 1/2023 (OL L 102, 2023 4 17, p. 87).

([33]) 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

2. Nepaisant 1 dalies, šis reglamentas netaikomas:

a) Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 30 punkte apibrėžtoms mažomis serijomis gaminamoms transporto priemonėms;

b) Reglamento (ES) Nr. 168/2013 42 straipsnyje nurodytoms mažomis serijomis gaminamoms L kategorijos transporto priemonėms;

c) Reglamento (ES) 2018/858 2 straipsnio 2 dalies d punkte nurodytoms transporto priemonėms, kurios suprojektuotos ir sukonstruotos ar pritaikytos tik ginkluotųjų tarnybų reikmėms;

d) Reglamento (ES) Nr. 168/2013 2 straipsnio 2 dalies e punkte nurodytoms transporto priemonėms, kurios suprojektuotos ir sukonstruotos ginkluotųjų tarnybų, civilinės gynybos, priešgaisrinės apsaugos, viešosios tvarkos užtikrinimo pajėgų ir greitosios medicinos pagalbos tarnybų reikmėms;

e) istorinės vertės transporto priemonėms, kaip apibrėžta Direktyvos 2014/45/ES 3 straipsnio 7 punkte, įskaitant jų atpažįstamas dalis ir jų techninės priežiūros veiklai reikalingus komponentus, būtinus jų istoriniam statusui išsaugoti laikotarpiu, kuriuo šios transporto priemonės laikomos istorinės vertės transporto priemonėmis;

f) ypatingos kultūrinės svarbos transporto priemonėms tuo laikotarpiu, kuriuo šias transporto priemones tokiomis oficialiai pripažįsta kompetentingos institucijos, laikantis šio reglamento II priede nustatytos tvarkos;

g) priekabiniams nameliams, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/858 I priedo 5.6 punkte;

h) $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ar O kategorijų specialios paskirties transporto priemonėms, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 31 punkte, pagamintoms smulkiojo fizinio gamintojo;

i) suprojektuotiems minti $L1_e$-A kategorijos dviračiams, kaip nurodyta Reglamento (ES) Nr. 168/2013 I priedo 9 kriterijuje ir $L1_e$-B kategorijos dviračiams, kaip nurodyta Komisijos deleguotojo reglamento (ES) Nr. 3/2014 ([34]) XIX priedo 1.1.2 punkte.

3. Nepaisant 1 dalies c punkto, toliau nurodytos nuostatos netaikomos $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O kategorijų transporto priemonėms ir tų kategorijų eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms:

a) 4 straipsnis dėl transporto priemonių pakartotinio panaudojamumo, perdirbamumo ir atgaunamumo;

b) 5 straipsnis dėl reikalavimų dėl transporto priemonėse esančių cheminių medžiagų;

c) 6 straipsnis dėl minimalaus perdirbtųjų medžiagų kiekio transporto priemonėse;

d) 8 straipsnis dėl bendrųjų pareigų;

e) 9 straipsnis dėl žiediškumo strategijos;

([34]) 2013 m. spalio 24 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 3/2014, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 papildomas nuostatomis dėl dviračių bei triračių transporto priemonių ir keturračių patvirtinimui taikomų transporto priemonių funkcinės saugos reikalavimų (OL L 7, 2014 1 10, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

f) 10 straipsnis dėl perdirbtųjų medžiagų kiekio transporto priemonėse deklaracijos;

g) 12 straipsnis dėl transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų ženklinimo;

h) 13 straipsnis dėl skaitmeninio transporto priemonės žiediškumo paso;

i) 21 straipsnis dėl mokesčių diferencijavimo;

j) 22 straipsnis dėl išlaidų paskirstymo mechanizmo, taikomo dėl transporto priemonių, kurios nebetinkamomis eksploatuoti tampa kitoje valstybėje narėje;

k) 33 straipsnis dėl pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgavimo tikslų;

l) 35 straipsnio 2 dalis dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimo.

4. Nepaisant 1 dalies e punkto, toliau nurodytos nuostatos netaikomos L kategorijos transporto priemonėms ir eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms:

a) 4 straipsnis dėl transporto priemonių pakartotinio panaudojamumo, perdirbamumo ir atgaunamumo;

b) 5 straipsnis dėl reikalavimų dėl transporto priemonėse esančių cheminių medžiagų;

c) 6 straipsnis dėl minimalaus perdirbtųjų medžiagų kiekio transporto priemonėse;

d) 9 straipsnis dėl žiediškumo strategijos;

e) 10 straipsnis dėl perdirbtųjų medžiagų kiekio transporto priemonėse deklaracijos;

f) 13 straipsnis dėl skaitmeninio transporto priemonės žiediškumo paso;

g) 21 straipsnis dėl mokesčių diferencijavimo;

h) 22 straipsnis dėl išlaidų paskirstymo mechanizmo, taikomo dėl transporto priemonių, kurios nebetinkamomis eksploatuoti tampa kitoje valstybėje narėje;

i) 33 straipsnis dėl pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgavimo tikslų;

j) 35 straipsnio 2 dalis dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimo;

k) 38 straipsnis dėl naudotų transporto priemonių eksporto į trečiąsias valstybes kompetentingos institucijos;

l) 39 straipsnis dėl naudotų transporto priemonių eksporto kontrolės ir reikalavimų;

m) 40 straipsnis dėl automatinio informacijos apie transporto priemonės statusą tikrinimo;

n) 41 straipsnis dėl rizikos valdymo ir muitinio tikrinimo;

o) 42 straipsnis dėl sustabdymo;

p) 43 straipsnis dėl išleidimo eksportui;

q) 44 straipsnis dėl atsisakymo išleisti eksportui;

r) 45 straipsnis dėl institucijų bendradarbiavimo ir keitimosi informacija;

s) 46 straipsnis dėl elektroninių sistemų.

5. Nepaisant 1 dalies b ir d punktų, toliau nurodytos nuostatos netaikomos specialiosios paskirties transporto priemonėms ar eksploatuoti netinkamoms specialios paskirties transporto priemonėms:

a) 4 straipsnis dėl transporto priemonių pakartotinio panaudojamumo, perdirbamumo ir atgaunamumo;

b) 6 straipsnis dėl minimalaus perdirbtųjų medžiagų kiekio transporto priemonėse;

c) 7 straipsnis dėl projektavimo taip, kad būtų galima išimti ir pakeisti tam tikras transporto priemonių dalis ir komponentus;

d) 8 straipsnis dėl bendrųjų pareigų;

e) 9 straipsnis dėl žiediškumo strategijos;

f) 10 straipsnis dėl perdirbtųjų medžiagų kiekio transporto priemonėse deklaracijos;

g) 11 straipsnis dėl informacijos apie transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų išėmimą ir keitimą;

h) 12 straipsnis dėl transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų ženklinimo;

i) 13 straipsnis dėl skaitmeninio transporto priemonės žiediškumo paso;

j) 14 straipsnis dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo kompetentingos institucijos;

k) 15 straipsnis dėl leidimą turinčių apdorojimo įmonių;

l) 17 straipsnis dėl gamintojo atsakomybę perimančių organizacijų;

m) 18 straipsnis dėl leidimo vykdyti didesnės gamintojo atsakomybės pareigas;

n) 19 straipsnis dėl registracijos;

o) 21 straipsnis dėl mokesčių diferencijavimo;

p) 22 straipsnis dėl išlaidų paskirstymo mechanizmo, taikomo dėl transporto priemonių, kurios nebetinkamomis eksploatuoti tampa kitoje valstybėje narėje;

q) 33 straipsnis dėl pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgavimo tikslų;

r) 35 straipsnio 2 dalis dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimo;

s) 36 straipsnis dėl naudotų transporto priemonių Sąjungoje nuosavybės teisės perdavimo;

t) 37 straipsnio 1 dalies dėl transporto priemonės statuso;

u) 38 straipsnis dėl naudotų transporto priemonių eksporto į trečiąsias valstybes kompetentingos institucijos;

v) 39 straipsnis dėl naudotų transporto priemonių eksporto kontrolės ir reikalavimų;

w) 40 straipsnis dėl automatinio informacijos apie transporto priemonės statusą tikrinimo;

x) 41 straipsnis dėl rizikos valdymo ir muitinio tikrinimo;

y) 42 straipsnis dėl sustabdymo;

z) 43 straipsnis dėl išleidimo eksportui;

aa) 44 straipsnis dėl atsisakymo išleisti eksportui;

ab) 45 straipsnis dėl institucijų bendradarbiavimo ir keitimosi informacija;

ac) 46 straipsnis dėl elektroninių sistemų.

6. Nepaisant 1 dalies, taikomos šios nuostatos:

a) 4–13 straipsniai netaikomi per daugiaetapį patvirtinimo procesą patvirtinto tipo $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ arba O kategorijos transporto priemonės dalims, kurios nėra bazinė transporto priemonė; kitos šio reglamento nuostatos taikomos tiek, kiek jos taikomos atitinkamos kategorijos transporto priemonėms;

b) 5 straipsnis netaikomas $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ arba O kategorijų specialios paskirties transporto priemonėms;

c) 7 ir 11 straipsniai taikomi L kategorijos transporto priemonėms tik VIII priedo C dalies 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 ir 11 įrašų atžvilgiu;

d) 7 straipsnis taikomas $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$, ir O kategorijų transporto priemonėms tik VIII priedo C dalies 1, 3, 4 ir 5 įrašų atžvilgiu;

e) 8 straipsnis taikomas L kategorijos transporto priemonėms tik tiek, kiek tai susiję su pareigomis, taikytinomis tokių transporto priemonių atveju;

f) 16 straipsnio b punktas netaikomas L kategorijos transporto priemonėms ir $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ arba O kategorijų transporto priemonėms ir $M_1$, $M_2$, $M_3$, $N_1$, $N_2$, $N_3$ arba O kategorijų specialios paskirties transporto priemonėms;

g) valstybės narės gali netaikyti 23 straipsnio 6 dalyje ir 25, 36 ir 37 straipsniuose nustatytų pareigų L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemonėms;

h) 29 straipsnis taikomas L kategorijos transporto priemonėms ir $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O kategorijų transporto priemonėms ir $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O kategorijų specialios paskirties transporto priemonėms tik VIII priedo C dalies 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 ir 11 įrašų atžvilgiu;

i) 47–50 straipsniai taikomi L kategorijos transporto priemonėms ir $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O kategorijų transporto priemonėms tik tiek, kiek tai susiję su tokių kategorijų transporto priemonių atveju taikytinomis ataskaitų teikimo ir vykdymo užtikrinimo pareigomis.

*3 straipsnis*

**Terminų apibrėžtys**

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1) transporto priemonė – transporto priemonė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 15 punkte arba išvardyta Reglamento (ES) Nr. 168/2013 4 straipsnio 2 dalyje;

2) eksploatuoti netinkama transporto priemonė – transporto priemonė, kuri priskiriama atliekoms, kaip apibrėžta Direktyvos 2008/98/EB 3 straipsnio 1 punkte, arba kuri yra atliekos pagal šio reglamento I priedą;

3) transporto priemonės tipas – transporto priemonės tipas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 32 punkte, arba transporto priemonės tipas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 168/2013 3 straipsnio 73 punkte;

4) pakartotinis naudojimas – operacija, per kurią eksploatuoti netinkamos transporto priemonės dalys arba komponentai vėl naudojami tam pačiam tikslui, kuriam jie buvo sukurti;

5) pakartotinis panaudojamumas – galimybė pakartotinai naudoti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės išimtas dalis arba komponentus;

6) perdirbamumas – galimybė perdirbti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės išimtas dalis, komponentus ar medžiagas;

7) atgaunamumas – galimybė iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės atgauti dalis, komponentus ar medžiagas;

8) tiekėjas – fizinis arba juridinis asmuo, tiekiantis dalis, komponentus ar medžiagas fiziniam gamintojui, kuris jas naudoja transporto priemonėms gaminti;

9) plastikas – polimeras, kaip tai suprantama Reglamento (EB) Nr. 1907/2006 3 straipsnio 5 punkte, į kurį gali būti pridėta priedų ar kitų medžiagų ir kuris gali būti galutinių produktų pagrindinė struktūrinė sudedamoji dalis, išskyrus chemiškai nemodifikuotus gamtinius polimerus;

10) ypatingos svarbos žaliavos – ypatingos svarbos žaliavos, kaip tai suprantama Reglamento (ES) 2024/1252 4 straipsnio 1 dalyje;

11) iki vartojimo etapo susidariusios atliekos – gamybos proceso metu iš atliekų srauto pašalintos medžiagos, išskyrus pakartotinai naudojamas medžiagas, tokias kaip perdarytos medžiagos, sumaltos medžiagos ar laužas, kurios susidaro gamybos proceso metu ir gali būti panaudotos tame pačiame gamybos procese, kuriame jos susidarė;

12) po vartojimo etapo susidariusios atliekos – atliekos, susidariusios iš gaminių, kurie vykdant komercinę veiklą buvo už atlygį arba nemokamai pateikti rinkai arba tiekiami platinti, vartoti ar naudoti trečiojoje valstybėje;

13) išėmimas – rankinis, mechaninis, cheminis, terminis ar metalurginis apdorojimas, po kurio atitinkamas dalis, komponentus ar medžiagas iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių galima individualiai atpažinti kaip atskirą išgaunamą srautą arba kaip išgaunamo srauto dalį;

14) elektros pavaros variklis – elektros variklis, kuris elektrinę įėjimo galią paverčia mechanine atiduodamąja galia transporto priemonės traukai užtikrinti;

15) elektrinių transporto priemonių baterija – elektrinių transporto priemonių baterija, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2023/1542 3 straipsnio 1 dalies 14 punkte;

16) leidimą turinti apdorojimo įmonė – įstaiga arba įmonė, kuriai pagal Direktyvą 2008/98/EB ir šį reglamentą leidžiama vykdyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, įskaitant jų dalis ir komponentus, surinkimo, laikymo ir apdorojimo operacijas;

17) smulkinimas – operacija, atliekama siekiant eksploatuoti netinkamas transporto priemones susmulkinti į dalis ar suskaidyti;

18) apdorojimas – veikla, vykdoma atidavus eksploatuoti netinkamą transporto priemonę įmonei teršalams pašalinti, išmontuoti, presuoti, sukarpyti (sulaužyti), susmulkinti, atgauti arba paruošti prieš smulkinimo atliekų šalinimą, ir bet kokia kita operacija, susijusi su eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir jos dalių, komponentų ir medžiagų atgavimu ar šalinimu;

19) remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojas – fizinis arba juridinis asmuo, kuris vykdo profesinę veiklą, tiesiogiai ar netiesiogiai susijusią su transporto priemonių remontu ir priežiūra, įskaitant remonto paslaugų teikėjus, remonto įrangos, įrankių ar atsarginių dalių fizinius gamintojus ar platintojus, taip pat techninės informacijos leidėjus, automobilininkų klubus, pagalbos kelyje tarnybas, patikrinimo ir bandymų paslaugų teikėjus, remonto paslaugų teikėjams skirtų mokymo paslaugų teikėjus ir alternatyviuoju kuru varomų transporto priemonių fizinius gamintojus ir remonto paslaugų teikėjus;

20) tiekimas rinkai – platinti arba naudoti skirtos transporto priemonės tiekimas rinkai vykdant komercinę veiklą, už atlygį arba neatlygintinai;

21) pateikimas rinkai – transporto priemonės pateikimas Sąjungos rinkai pirmą kartą;

22) atliekų tvarkymo subjektas – fizinis arba juridinis asmuo, profesionaliai atliekantis eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, įskaitant jų dalis ir komponentus, surinkimą ar apdorojimą;

23) gamintojas – fizinis gamintojas, importuotojas ar platintojas, kuris (nepriklausomai nuo pardavimo būdo, įskaitant ir prekybą pagal nuotolinės prekybos sutartis, apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2011/83/ES ([35]) 2 straipsnio 7 dalyje) profesinės veiklos pagrindu pirmą kartą pateikia transporto priemonę platinti arba naudoti valstybės narės teritorijoje;

24) gamintojo atsakomybę perimanti organizacija – juridinis asmuo, organizuojantis su finansais arba su finansais ir veikla susijusį didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymą kelių gamintojų vardu;

25) įgaliotasis atstovas didesnės gamintojo atsakomybės klausimams – fizinis arba juridinis asmuo, įsisteigęs valstybėje narėje, kurioje gamintojas transporto priemones pirmą kartą pateikia rinkai ir kuri nėra jo įsisteigimo valstybė narė, arba trečiojoje valstybėje, kurioje įsisteigęs gamintojas, ir pagal Direktyvos 2008/98/EB 8a straipsnio 5 dalies trečią pastraipą gamintojo paskirtas to gamintojo pareigoms pagal šio reglamento IV skyrių vykdyti;

([35]) 2011 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/83/ES dėl vartotojų teisių, kuria iš dalies keičiamos Tarybos direktyva 93/13/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/44/EB bei panaikinamos Tarybos direktyva 85/577/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 97/7/EB (OL L 304, 2011 11 22, p. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

26) įgaliotasis atstovas tarpvalstybinio mechanizmo klausimams – fizinis ar juridinis asmuo, įsisteigęs valstybėje narėje ir fizinio gamintojo paskirtas pagal 22 straipsnį;

27) antrinės žaliavos – medžiagos, kurios gali pakeisti pirmines žaliavas ir kurios gautos taikant perdirbimo procesus;

28) transporto priemonės savininkas – fizinis arba juridinis asmuo, kuriam priklauso transporto priemonės nuosavybės teisė, arba transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojas, arba, jei negalima nustatyti nei nuosavybės teisės turėtojo, nei transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojo, – transporto priemonės turėtojas;

29) po smulkinimo taikoma technologija – metodai ir technologijos, naudojamos medžiagoms iš susmulkintų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdoroti, kad tas medžiagas būtų galima toliau atgauti pagal VIII priedo G dalies 2 punktą;

30) perdarymas – profesiniai veiksmai, kuriais dalys ir komponentai, išimti iš transporto priemonių arba eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, padaromi kaip nauji, ir kuriais atliekamas bent vienas pakeitimas, darantis poveikį tos dalies ar komponento saugai, eksploatavimo trukmei, eksploatacinėms savybėms, paskirčiai ar tipui procese, kuris atitinka konkrečias technines specifikacijas, įskaitant inžinerinius, kokybės ir bandymo standartus;

31) atnaujinimas – veiksmai, kuriais siekiama parengti, išvalyti, išbandyti dalį arba komponentą, išimtą iš transporto priemonių arba eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, atlikti jų techninę priežiūrą ir prireikus juos sutaisyti, siekiant atkurti jų eksploatacines ar funkcines savybes pagal numatytą paskirtį ir veiksmingumo intervalą, iš pradžių numatytus projektavimo etape, tos dalies ar komponento pateikimo rinkai metu;

32) neinertinės atliekos – atliekos, neatitinkančios inertinių atliekų apibrėžties sąlygų, nustatytų Tarybos direktyvos 1999/31/EB ([36]) 2 straipsnio e punkte;

33) naudota transporto priemonė – valstybėje narėje arba trečiojoje valstybėje registruota transporto priemonė, kuri nėra eksploatuoti netinkama transporto priemonė;

34) eksportuoti skirta naudota transporto priemonė – naudota transporto priemonė, įformintina Reglamento (ES) Nr. 952/2013 269 straipsnyje nustatyta muitinės procedūra;

35) ekonominės veiklos vykdytojas – gamintojas, surinkėjas, transporto priemonių draudimo įmonė, tiekėjas, remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojas, atliekų tvarkymo subjektas, įskaitant išmontuotoją ar perdirbėją, ir bet kuris kitas veiklos vykdytojas, susijęs su transporto priemonių projektavimu, prekyba naudotomis transporto priemonėmis, išmontavimu, pakartotiniu naudojimu arba eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymu, jų dalių, komponentų ir medžiagų perdarymu ir atnaujinimu;

36) tinkama eksploatuoti transporto priemonė – transporto priemonė, kuri yra tinkama naudoti keliuose pagal Direktyvą 2014/45/ES;

37) modifikavimo veiklos vykdytojas – juridinis asmuo, gaminantis elektros konversijos rinkinį arba atliekantis vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių konversiją į baterijomis varomas elektrines arba kuro elementais varomas transporto priemones;

38) surinkimo punktas – ekonominės veiklos vykdytojas, kuris nėra leidimą turinti apdorojimo įmonė ir kuris laikinai laiko eksploatuoti netinkamas transporto priemones ir ruošia surinktas eksploatuoti netinkamas transporto priemones perduoti apdoroti leidimą turinčioms apdorojimo įmonėms;

([36]) 1999 m. balandžio 26 d. Tarybos direktyva 1999/31/EB dėl atliekų sąvartynų (OL L 182, 1999 7 16, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj).

39) atliekos, alyvų atliekos, atliekų turėtojas, atliekų tvarkymas, surinkimas, prevencija, atgavimas, perdirbimas, užpildymas, šalinimas ir didesnės gamintojo atsakomybės sistema yra atliekos, alyvų atliekos, atliekų turėtojas, atliekų tvarkymas, surinkimas, prevencija, atgavimas, perdirbimas, naudojimas, užpildymas, šalinimas ir didesnės gamintojo atsakomybės sistema, kaip apibrėžta atitinkamai Direktyvos 2008/98/EB 3 straipsnio 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 ir 21 punktuose;

40) išskyrus L kategorijos transporto priemones: tipo patvirtinimas, daugiaetapis tipo patvirtinimas, komponentas, dalys, atsarginės dalys, bazinė transporto priemonė, mažomis serijomis gaminama transporto priemonė, specialios paskirties transporto priemonė, rinkos priežiūros institucija, patvirtinimo institucija, fizinis gamintojas, importuotojas ir platintojas yra tipo patvirtinimas, daugiaetapis tipo patvirtinimas, komponentas, dalys, atsarginės dalys, bazinė transporto priemonė, mažomis serijomis gaminama transporto priemonė, specialios paskirties transporto priemonė, rinkos priežiūros institucija, patvirtinimo institucija, gamintojas, importuotojas ir platintojas, kaip apibrėžta atitinkamai Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 ir 43 punktuose;

41) L kategorijos transporto priemonėms: tipo patvirtinimas, bazinė transporto priemonė, komponentas, dalys, atsarginės dalys, fizinis gamintojas, importuotojas, platintojas, patvirtinimo institucija ir rinkos priežiūros institucija yra bazinė transporto priemonė, komponentas, dalys, atsarginės dalys, fizinis gamintojas, importuotojas, platintojas, patvirtinimo institucija ir rinkos priežiūros institucija, kaip apibrėžta atitinkamai Reglamento (ES) Nr. 168/2013 3 straipsnio 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 ir 57 punktuose, o mažomis serijomis gaminama transporto priemonė yra mažomis serijomis gaminama transporto priemonė, kaip apibrėžta to reglamento 42 straipsnyje;

42) registracija, registracijos liudijimas, registracijos liudijimo turėtojas, sustabdymas ir registracijos panaikinimas yra registracija, registracijos liudijimas, registracijos liudijimo turėtojas, sustabdymas ir registracijos panaikinimas, kaip apibrėžta atitinkamai Direktyvos 1999/37/EB 2 straipsnio b, c, d, e ir f punktuose;

43) istorinės vertės transporto priemonė, techninė apžiūra ir techninės apžiūros pažyma yra istorinės vertės transporto priemonė, techninė apžiūra ir techninės apžiūros pažyma, kaip apibrėžta atitinkamai Direktyvos 2014/45/ES 3 straipsnio 7, 9 ir 12 punktuose;

44) susirūpinimą kelianti medžiaga ir duomenų laikmena yra susirūpinimą kelianti medžiaga ir duomenų laikmena, kaip apibrėžta atitinkamai Reglamento (ES) 2024/1781 2 straipsnio 27 ir 29 punktuose;

45) muitinė – muitinė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 952/2013 5 straipsnio 1 punkte;

46) interneto platforma – interneto platforma, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2022/2065 3 straipsnio i punkte;

47) smulkusis fizinis gamintojas – smulkusis gamintojas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2024/1257 3 straipsnio 48 punkte;

48) mažųjų transporto priemonių baterija arba MTP baterija – atitinkamai mažųjų transporto priemonių baterija arba MTP baterija, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2023/1542 3 straipsnio 11 punkte;

49) pakuočių atliekos – pakuočių atliekos, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2025/40 ([37]) 3 straipsnio 25 punkte;

([37]) 2024 m. gruodžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2025/40 dėl pakuočių ir pakuočių atliekų, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1020 ir Direktyva (ES) 2019/904 ir panaikinama Direktyva 94/62/EB (OL L, 2025/40, 2025 1 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

50) elektros ir elektroninės įrangos atliekos – elektros ir elektroninės įrangos atliekos, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/19/ES ([38]) 3 straipsnio 1 dalies e punkte;

51) biologinės kilmės plastikas – biologinės kilmės plastikas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2025/40 3 straipsnio 53 punkte;

52) regeneravimas – regeneravimas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2024/573 3 straipsnio 13 punkte.

II SKYRIUS

**ŽIEDIŠKUMO REIKALAVIMAI**

*4 straipsnis*

**Transporto priemonių pakartotinis panaudojamumas, perdirbamumas ir atgaunamumas**

1. Kiekviena transporto priemonė, priklausanti transporto priemonės tipui, pagal Reglamentą (ES) 2018/858 patvirtintam nuo 2032 m. rugsėjo 1 d., konstruojama taip, kad:

a) mažiausiai 85 % jos masės būtų galima pakartotinai naudoti arba perdirbti;

b) mažiausiai 95 % jos masės būtų galima pakartotinai naudoti arba atgauti.

2. Fiziniai gamintojai dėl kiekvieno 1 dalyje nurodyto transporto priemonės tipo imasi šių priemonių:

a) visoje tiekimo grandinėje renka būtinus duomenis, visų pirma apie visų medžiagų, naudojamų konstruojant transporto priemones, pobūdį ir masę, kad būtų užtikrintas nuolatinis šio reglamento laikymasis;

b) saugo visus kitus atitinkamus transporto priemonės duomenis, kurių reikia e punkte nurodytam skaičiavimui atlikti;

c) nustato procedūras siekiant patikrinti iš tiekėjų gautos informacijos teisingumą ir išsamumą;

d) tvarko ir dokumentuoja medžiagų suskirstymą;

e) šio straipsnio 1 dalies tikslais apskaičiuoja pakartotinio panaudojamumo, perdirbamumo ir atgaunamumo rodiklius pagal Komisijos pagal šio straipsnio 3 dalį nustatytą metodiką arba, kol tokia metodika bus priimta ir pradėta taikyti, pagal tarptautinį standartą ISO 22628:2002 kartu su šio reglamento III priedo A dalyje nustatytais elementais;

f) pagal 12 straipsnio 1 dalį ženklina iš polimerų ir elastomerų pagamintas transporto priemonių dalis ir komponentus;

g) užtikrina, kad VIII priedo E dalyje išvardytos dalys ir komponentai nebūtų pakartotinai naudojami konstruojant naujas transporto priemones.

3. Ne vėliau kaip 2029 m. vasario 28 d. Komisija priima įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatoma transporto priemonės pakartotinio panaudojamumo, perdirbamumo ir atgaunamumo rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika, atsižvelgdama į šio reglamento III priede ir tarptautiniame standarte ISO 22628:2002 nustatytus elementus. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 52 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

([38]) 2012 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/19/ES dėl elektros ir elektroninės įrangos atliekų (OL L 197, 2012 7 24, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj).

*5 straipsnis*

**Reikalavimai dėl transporto priemonėse esančių cheminių medžiagų**

1. Transporto priemonėse ir jų dalyse bei komponentuose esančių susirūpinimą keliančių medžiagų kiekis turi būti kuo labiau sumažintas.

2. Ne vėliau kaip 2028 m. vasario 14 d. Komisija parengia ataskaitą dėl susirūpinimą keliančių medžiagų buvimo transporto priemonėse, kad nustatytų, kokiu mastu tos cheminės medžiagos daro neigiamą poveikį medžiagų pakartotiniam naudojimui ir perdirbimui arba daro neigiamą poveikį aplinkai ar sveikatai. Agentūra padeda Komisijai cheminės saugos klausimais. Į ataskaitą neįtraukiamos susirūpinimą keliančios medžiagos, esančios transporto priemonių dalių ir komponentų sudėtyje, kurias identifikuoti ar vertinti jau reikalaujama pagal kitus Sąjungos teisės aktus. Komisija ataskaitą, kurioje išdėsto savo išvadas, pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ir apsvarsto galimybę imtis atitinkamų tolesnių priemonių. Jei valstybė narė mano, kad cheminė medžiaga daro neigiamą poveikį medžiagų, esančių transporto priemonėje, kurioje ta cheminė medžiaga yra, pakartotiniam naudojimui ir perdirbimui, ji ne vėliau kaip 2029 m. vasario 14 d. pateikia tokią informaciją Komisijai, o dėl cheminės saugos aspektų – ir Agentūrai, ir, jei turima, remiasi atitinkamais rizikos vertinimais ar kitais aktualiais duomenimis.

3. Komisijai pagal 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant informacijos reikalavimus ir apribojimus dėl sudėtyje esančių susirūpinimą keliančių medžiagų, darančių neigiamą poveikį transporto priemonių ir jų dalių ir komponentų sudėtyje esančių medžiagų pakartotiniam naudojimui ir perdirbimui, dėl priežasčių, kurios nėra susijusios pirmiausia su chemine sauga.

4. Bet kurio tipo transporto priemonėse, kurių tipas pagal Reglamentą (ES) 2018/858 patvirtintas nuo 2032 m. rugsėjo 1 d., ar bet kuriose tokių transporto priemonių naujose dalyse ar komponentuose, pateiktuose rinkai, negali būti švino, gyvsidabrio, kadmio arba šešiavalenčio chromo.

5. Nukrypstant nuo šio straipsnio 4 dalies, tam tikro tipo transporto priemonių arba tokių transporto priemonių dalių ir komponentų, pateiktų rinkai, sudėtyje švino, gyvsidabrio, kadmio arba šešiavalenčio chromo gali būti šio reglamento IV priede nustatytomis sąlygomis ir neviršijant didžiausių koncentracijos verčių. Šio straipsnio 2, 3 ir 4 dalys, taip pat ši dalis, netaikomos transporto priemonėse įmontuotoms baterijoms, kurioms taikomas Reglamentas (ES) 2023/1542.

6. Komisijai pagal 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas IV priedas, siekiant jį suderinti su mokslo ir technikos pažanga:

a) nustatant didžiausią leistiną švino, gyvsidabrio, kadmio arba šešiavalenčio chromo koncentraciją konkrečiose transporto priemonių dalyse, komponentuose ir homogeninėse medžiagose;

b) nustatant 4 dalyje nustatyto draudimo naudoti švinį, gyvsidabrį, kadmį arba šešiavalentį chromą tam tikrose transporto priemonių dalyse, komponentuose ir homogeninėse medžiagose išimtį, jei tenkinamos šios sąlygos:

   i) šių cheminių medžiagų naudojimas yra neišvengiamas;

   ii) įrodoma, kad socialinė ir ekonominė nauda nusveria riziką aplinkai ar žmonių sveikatai, kylančią dėl tų cheminių medžiagų naudojimo;

   iii) nėra tinkamų alternatyvių cheminių medžiagų ar technologijų;

c) iš IV priedo išbraukiant transporto priemonių dalis, komponentus ir homogenines medžiagas, jei švino, gyvsidabrio, kadmio ar šešiavalenčio chromo naudojimo galima išvengti;

d) nurodant transporto priemonių dalis, komponentus ir homogenines medžiagas, kuriuos prieš tolesnį apdorojimą būtina išimti, ir reikalaujant, kad jie būtų paženklinti arba pažymėti kitomis tinkamomis priemonėmis, kad juos būtų galima identifikuoti.

Komisijai pagal 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas IV priedas, visų pirma iš sąrašo išbraukiant tam tikras homogeninėms medžiagoms ir komponentams taikomas išimtis, jei konkreti išimtis aptariama kituose Sąjungos teisės aktuose.

Komisija, priimdama deleguotąjį aktą pagal šią dalį, atsižvelgia į švino, gyvsidabrio, kadmio ar šešiavalenčio chromo naudojimo atitinkamų tipų transporto priemonėse apribojimo išimties nustatymo, keitimo arba pašalinimo socialinį ir ekonominį poveikį, įskaitant alternatyvų prieinamumą ir poveikį aplinkai bei žmonių sveikatai per visą transporto priemonių gyvavimo ciklą.

7. Komisijos prašymu per 12 mėnesių Agentūra, remdamasi, be kita ko, konsultacijomis su suinteresuotaisiais subjektais, parengia alternatyvų, susijusių su IV priede išvardytomis esamomis išimtimis, techninio ir ekonominio įgyvendinamumo ataskaitą ir, remdamasi tokiu vertinimu, pateikia tinkamai motyvuotą pasiūlymą dėl konkretaus tokios išimties pakeitimo.

8. Gavusi Komisijos prašymą, Agentūra nedelsdama savo interneto svetainėje paskelbia pranešimą, kad bus parengta ataskaita dėl galimo IV priede nurodytos išimties pakeitimo, ir paragina valstybes nares ir visas suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas per 12 savaičių nuo pranešimo paskelbimo dienos. Agentūra savo interneto svetainėje skelbia visas iš valstybių narių ir suinteresuotųjų šalių gautas pastabas.

9. Ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo 7 dalyje nurodytos ataskaitos pateikimo Komisijai dienos Agentūros Socialinės ir ekonominės analizės komitetas, įsteigtas pagal Reglamento (EB) Nr. 1907/2006 76 straipsnio 1 dalies d punktą, priima nuomonę dėl ataskaitos ir siūlomų konkrečių pakeitimų. Agentūra nedelsdama tą nuomonę pateikia Komisijai.

*6 straipsnis*

**Minimalus perdirbtųjų medžiagų kiekis transporto priemonėse**

1. Kiekvieno naujo transporto priemonės tipo, patvirtinto pagal Reglamentą (ES) 2018/858 nuo 2032 m. rugsėjo 1 d., sudėtyje esančiame plastike turi būti bent 15 % plastiko, perdirbto iš po vartojimo etapo susidariusių plastiko atliekų, masės.

Kiekvieno naujo transporto priemonės tipo, patvirtinto pagal Reglamentą (ES) 2018/858 nuo 2036 m. rugsėjo 1 d., sudėtyje esančiame plastike turi būti bent 25 % plastiko, perdirbto iš po vartojimo etapo susidariusių plastiko atliekų, masės.

2. Bent 20 % 1 dalyje nustatyto tikslo turi būti pasiekta į atitinkamo transporto priemonės tipo sudėtį įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių arba iš dalių ir komponentų, išimtų iš transporto priemonių naudojimo etapu.

3. Į kiekvieno atitinkamo naujo tipo transporto priemonės sudėtyje esančio plastiko masę ir į 1 ir 2 dalyse nurodytą perdirbto plastiko masę neįtraukiami elastomerai iš padangų ir reaktoplastikų, išskyrus poliuretano putas, naudojamas amortizavimui.

4. Vykdant 1, 2 ir 3 dalyse nustatytas pareigas, perdirbtosios medžiagos atgaunamos iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų, kurios buvo perdirbtos:

a) arba Sąjungoje esančiame įrenginyje, arba

b) nuo 2030 m. rugpjūčio 14 d. trečiojoje valstybėje esančiame įrenginyje, jei toks įrenginys atitinka XIII priedo reikalavimus.

Ne vėliau kaip 2028 m. rugsėjo 30 d. Komisija išsamiau įvertina numatomą poveikį pasaulinei prekybai, taip pat Sąjungos perdirbimo ir automobilių pramonei, ir pateikia savo vertinimą Europos Parlamentui ir Tarybai.

5. Ne vėliau kaip 2028 m. rugpjūčio 31 d. Komisija pagal 52 straipsnio 2 dalį priima įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatoma metodika, pagal kurią šio straipsnio 1–4 dalių tikslais būtų galima apskaičiuoti ir tikrinti plastiko, perdirbto iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalį.

Perdirbtam plastikui, gautam taikant perdirbimo metodus, kurie nėra mechaninis perdirbimas, taikoma masės balanso apskaitos metodika, atitinkanti masės balanso apskaitos metodikas, taikytinas plastiko perdirbimui, kaip tai suprantama Direktyvoje 2008/98/EB pateiktoje perdirbimo apibrėžtyje.

Tikrinimo metodika apima fizinių gamintojų pareigą užtikrinti, kad kiekvienas trečiojoje valstybėje esantis įrenginys, kuriame gaminama jų naudojama perdirbta medžiaga, atitiktų XIII priedą ir kad nepriklausomas trečiojo asmens subjektas bent kas penkerius metus atliktų kiekvieno tokio trečiojoje valstybėje esančio įrenginio auditą pagal XIV priedą. Atliekant auditą patikrinama, ar laikomasi šio straipsnio 1–4 dalyse nustatytų sąlygų.

Šios dalies trečiojoje pastraipoje nustatytas audito reikalavimas ir XIII priede nustatyti reikalavimai bei kriterijai, susiję su trečiosiose valstybėse perdirbamomis medžiagomis, taikomi nuo 2030 m. rugpjūčio 14 d.

6. Komisijai pagal 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais papildomos šio straipsnio 1 ir 2 dalys, nustatant laikinas nuostatas, leidžiančias nukrypti nuo perdirbto plastiko kiekio tikslų, arba terminus, jei dėl konkrečių perdirbtų plastikų prieinamumo stokos ar pernelyg didelių jų kainų pernelyg sudėtinga laikytis minimalių perdirbtų medžiagų kiekio procentinių dalių.

7. Ne vėliau kaip 2027 m. rugsėjo 30 d. Komisija įvertina, ar įmanoma nustatyti reikalavimą dėl minimalios perdirbto plieno dalies, visų pirma atsižvelgdama į:

a) dabartinį ir prognozuojamą juodųjų metalų laužo, įskaitant plokščiųjų ir ilgųjų plieno ir, jei aktualu, nerūdijančio plieno gaminių grupes, prieinamumą;

b) dabartinį juodųjų metalų laužo kiekį įvairiuose plieno pusgaminiuose ir tarpiniuose gaminiuose, susijusiuose su transporto priemonėse naudojamomis plieno gaminių grupėmis, ir numatomus pokyčius, susijusius su automobilių pramonės sektoriaus pertvarka;

c) galimą fizinių gamintojų pradėjimą naudoti juodųjų metalų laužą transporto priemonėse, kurių tipas bus patvirtintas ateityje, ir atitinkamą potencialų indėlį į didesnius metalo laužo panaudojimo lygius, atsižvelgiant į skirtingus kiekvienai plieno gaminių grupei taikomus sudėties apribojimus;

d) santykinę juodųjų metalų laužo atliekų paklausą automobilių pramonės sektoriuje, palyginti su paklausa kituose sektoriuose, atsižvelgiant į gebėjimą toleruoti vario kiekį ir kitus pašalinius nešvarumus;

e) ekonominį gyvybingumą, technikos ir mokslo pažangą, įskaitant perdirbimo technologijų prieinamumo pokyčius, susijusius su plieno perdirbimo rodikliais, taip pat būtinybę spręsti rinkos nepakankamumo problemas, kurios trukdo panaudoti po vartojimo etapo susidariusį ir ne tik iki vartojimo etapo susidariusį plieno laužą;

f) minimalios perdirbto plieno dalies transporto priemonėse indėlį siekiant Sąjungos atviro strateginio savarankiškumo, klimato, aplinkosaugos ir pramonės tikslų, visų pirma susijusių su papildomų pirmaujančių dekarbonizuoto plieno gaminių rinkų kūrimu;

g) poreikį užkirsti kelią neproporcingam neigiamam poveikiui transporto priemonių įperkamumui ir

h) poveikį bendroms automobilių pramonės sektoriaus ir visos automobilių plieno vertės grandinės sąnaudoms ir konkurencingumui.

Ne vėliau kaip 2028 m. rugsėjo 30 d. Komisija pagal 51 straipsnį priima deleguotąjį aktą, kuriuo šis reglamentas papildomas nustatant minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo etapo susidariusių plieno atliekų ir, jei aktualu, juodųjų metalų laužo, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo, kuris bus tvirtinamas pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2018/858, transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Tuo deleguotuoju aktu taip pat nustatoma pareigos užtikrinti, kad sudėtyje būtų minimali perdirbtosios medžiagos dalis, taikymo data, kuri turi būti ne vėliau kaip 2033 m. rugpjūčio 14 d. Tas deleguotasis aktas netaikomas plienui, naudojamam kaip padangų sutvirtinimo medžiaga.

Ne vėliau kaip 2028 m. rugsėjo 30 d. Komisija pagal 51 straipsnį priima deleguotąjį aktą, kuriuo nustatoma metodika, pagal kurią apskaičiuojama ir tikrinama plieno, perdirbto iš po vartojimo etapo susidariusių plieno atliekų ir, jei taikytina, iš juodųjų metalų laužo, ir esančio atitinkamų tipų transporto priemonių sudėtyje bei į jas įtraukto, dalis.

8. Ne vėliau kaip 2027 m. rugsėjo 30 d. Komisija įvertina, ar įmanoma nustatyti reikalavimą dėl minimalios aliuminio ir jo lydinių, perdirbtų iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų ir esančių atitinkamų tipų transporto priemonėse ir į jas įtrauktų, dalies, visų pirma atsižvelgdama į:

a) dabartinį ir prognozuojamą aliuminio ir jo lydinių , perdirbtų iš iki vartojimo etapo susidariusių ir po vartojimo etapo susidariusių atliekų, prieinamumą;

b) dabartines aliuminio ir jo lydinių, perdirbtų iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų, dalis rinkai pateiktose transporto priemonėse;

c) ekonominį gyvybingumą, technikos ir mokslo pažangą, įskaitant perdirbimo technologijų prieinamumo pokyčius, susijusius su perdirbtų medžiagų tipu ir jų perdirbimo rodikliais;

d) minimalios perdirbto aliuminio dalies transporto priemonėse indėlį siekiant Sąjungos atviro strateginio savarankiškumo, klimato, aplinkosaugos ir pramonės tikslų, visų pirma susijusių su papildomų pirmaujančių dekarbonizuoto aliuminio ir jo lydinių rinkų kūrimu;

e) poreikį užkirsti kelią neproporcingam neigiamam poveikiui transporto priemonių, kuriose yra aliuminio ir jo lydinių, įperkamumui ir

f) poveikį bendroms automobilių pramonės sektoriaus sąnaudoms ir konkurencingumui.

Ne vėliau kaip 2028 m. rugsėjo 30 d. Komisija pagal 51 straipsnį priima deleguotąjį aktą, kuriuo šis reglamentas papildomas nustatant minimalią perdirbto aliuminio ir jo lydinių dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo, kuris bus tvirtinamas pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2018/858, transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Tuo deleguotuoju aktu taip pat nustatoma pareigos užtikrinti, kad sudėtyje būtų minimali perdirbtosios medžiagos dalis, taikymo data, kuri turi būti ne vėliau kaip 2033 m. rugpjūčio 14 d.

Ne vėliau kaip 2028 m. rugsėjo 30 d. Komisija pagal 51 straipsnį priima deleguotąjį aktą, kuriuo nustatoma metodika, pagal kurią apskaičiuojama ir tikrinama aliuminio ir jo lydinių, perdirbtų iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų ir, jei taikytina, iš iki vartojimo etapo susidariusių atliekų, ir esančių atitinkamų tipų transporto priemonių sudėtyje bei į jas įtrauktų, dalis.

9. Ne vėliau kaip 2029 m. rugpjūčio 31 d. Komisija įvertina, ar įmanoma nustatyti reikalavimą dėl:

a) iš iki vartojimo etapo susidariusių ir po vartojimo etapo susidariusių atliekų perdirbto magnio ir jo lydinių minimalios dalies, kuri yra atitinkamų tipų transporto priemonių sudėtyje ir yra juos įtraukiama, ir

b) iš po vartojimo etapo susidariusių ir, jei aktualu, iki vartojimo etapo susidariusių atliekų perdirbto neodimio, disprozio, prazeodimio, terbio, samario, nikelio, kobalto arba boro minimalios dalies, kuri yra nuolatiniuose magnetuose ir yra į juos įtraukiama.

Galimybių vertinime atsižvelgiama į:

a) dabartinį ir prognozuojamą pirmos pastraipos a ir b punktuose išvardytų medžiagų, perdirbtų iš iki vartojimo etapo susidariusių ir po vartojimo etapo susidariusių atliekų, prieinamumą;

b) dabartinę pirmos pastraipos a ir b punktuose išvardytų medžiagų, perdirbtų iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų, dalį rinkai pateiktose transporto priemonėse;

c) ekonominį gyvybingumą, technikos ir mokslo pažangą, įskaitant perdirbimo technologijų prieinamumo pokyčius, susijusius su perdirbtų medžiagų tipu ir jų perdirbimo rodikliais;

d) minimalios perdirbtų pirmos pastraipos a ir b punktuose išvardytų medžiagų dalies transporto priemonėse indėlį siekiant Sąjungos strateginio savarankiškumo, klimato ir aplinkosaugos tikslų;

e) galimą poveikį transporto priemonių veikimui dėl pirmos pastraipos a ir b punktuose nurodytų perdirbtų medžiagų įtraukimo į transporto priemonės dalis ir komponentus;

f) poreikį užkirsti kelią neproporcingam neigiamam poveikiui transporto priemonių, kuriose yra pirmos pastraipos a ir b punktuose nurodytų medžiagų, įperkamumui;

g) poveikį bendroms automobilių sektoriaus sąnaudoms ir konkurencingumui.

Užbaigus pirmoje pastraipoje nurodytą vertinimą, Komisijai pagal 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotąjį aktą, kuriuo šis reglamentas papildomas nustatant:

a) iš po vartojimo etapo susidariusių ir, jei aktualu, iki vartojimo etapo susidariusių atliekų perdirbto magnio ir jo lydinių minimalią dalį, kuri yra atitinkamų tipų transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukiama, ir

b) iš po vartojimo etapo susidariusių ir, jei aktualu, iki vartojimo etapo susidariusių atliekų perdirbto neodimio, disprozio, prazeodimio, terbio, samario, nikelio, kobalto arba boro minimalią dalį, kuri yra nuolatinių magnetų sudėtyje ir yra į juos įtraukiama.

Trečioje pastraipoje nurodytu deleguotuoju aktu taip pat nustatoma pareigos užtikrinti, kad sudėtyje būtų minimali perdirbtosios medžiagos dalis, taikymo data.

Ne vėliau kaip 2029 m. rugsėjo 30 d. Komisija pagal 51 straipsnį priima deleguotąjį aktą, kuriuo nustatoma metodika, pagal kurią apskaičiuojama ir tikrinama trečioje pastraipoje nurodytų perdirbtų medžiagų, esančių atitinkamų tipų transporto priemonių sudėtyje ir į juos įtraukiamų, dalis.

*7 straipsnis*

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

1. Kiekviena transporto priemonė, priklausanti naujam transporto priemonių tipui, patvirtintam nuo 2032 m. rugsėjo 1 d. pagal Reglamentą (ES) 2018/858 ir Reglamentą (ES) Nr. 168/2013, turi būti suprojektuota taip, kad nebūtų sudėtinga atliekų etapu leidimą turinčiose apdorojimo įmonėse iš atitinkamos transporto priemonės išimti VIII priedo C dalyje išvardytas dalis ir komponentus, siekiant jas pakeisti, pakartotinai naudoti, perdirbti, perdaryti arba atnaujinti, kai techniškai įmanoma.

2. Kiekviena nauja transporto priemonė, priklausanti naujam transporto priemonių tipui, pagal Reglamentą (ES) 2018/858 patvirtintam nuo 2032 m. rugsėjo 1 d., turi būti suprojektuota taip, kad leidimą turinčioms apdorojimo įmonėms arba remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams būtų galima nesudėtingai ir nesugadinant iš transporto priemonės išimti ir pakeisti elektrinių transporto priemonių baterijas, sudėtines baterijas ir elektros pavaros variklius transporto priemonės naudojimo etapu ir kai transporto priemonė tampa atliekomis.

3. Komisijai pagal 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama 2 dalis įtraukiant papildomas dalis ir komponentus, išvardytus VIII priedo C dalyje, atsižvelgiant į technikos ir mokslo pažangą.

4. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos 2 dalyje nurodytų dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima išimti ir pakeisti, projektavimo sąlygos, kai tai būtina siekiant užtikrinti suderintą toje dalyje nustatytos pareigos įgyvendinimą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 52 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

5. Fiziniai gamintojai, įdiegdami programinės įrangos atnaujinimus, nesudaro kliūčių išimti ir pakeisti transporto priemonės dalių ir komponentų, nebent Sąjungos teisėje numatyta kitaip.

III SKYRIUS

**FIZINIŲ GAMINTOJŲ PAREIGOS**

*8 straipsnis*

**Bendrosios pareigos**

1. Fiziniai gamintojai įrodo, kad nauji jų pagamintų ir rinkai pateikiamų transporto priemonių tipai patvirtinti pagal Reglamento (ES) 2018/858, Reglamento (ES) Nr. 168/2013 ir šio reglamento reikalavimus.

2. Atitinkamų tipų transporto priemonių, kurioms taikomi 4, 5, 6 arba 7 straipsnių reikalavimai, tipo patvirtinimo tikslais fizinis gamintojas pateikia dokumentus, įrodančius atitiktį tiems reikalavimams, ir:

a) įtraukia juos atitinkamai į Reglamento (ES) 2018/858 24 straipsnyje arba Reglamento (ES) Nr. 168/2013 27 straipsnyje nurodytą informacinį aplanką ir

b) atitinkamai pagal Reglamento (ES) 2018/858 23 straipsnį arba Reglamento (ES) Nr. 168/2013 26 straipsnį juos pateikia tipo patvirtinimo institucijai.

3. Transporto priemonių, kurioms taikomi šio reglamento 10 straipsnyje nustatyti reikalavimai, tipo patvirtinimo tikslais fizinis gamintojas parengia šio reglamento 10 straipsnio 1 dalyje nurodytą informaciją ir pagal Reglamento (ES) 2018/858 24 straipsnio 1 dalies a punktą pateikia ją tipo patvirtinimo institucijai kartu su to reglamento 23 straipsnyje nurodyta tipo patvirtinimo paraiška.

4. Transporto priemonių, kurioms taikomi šio reglamento 11 straipsnyje nustatyti reikalavimai, tipo patvirtinimo tikslais fizinis gamintojas tipo patvirtinimo institucijai kartu su tipo patvirtinimo paraiška pateikia deklaraciją, kuria patvirtinama atitiktis šio reglamento 11 straipsnio 1 dalyje nustatytam reikalavimui pagal atitinkamai Reglamento (ES) 2018/858 24 straipsnio 1 dalies a punktą arba Reglamento (ES) Nr. 168/2013 27 straipsnio 1 dalį.

*9 straipsnis*

**Žiediškumo strategija**

1. Nuo 2029 m. rugsėjo 1 d. kiekvienas fizinis gamintojas parengia žiediškumo strategiją, taikomą fizinio gamintojo lygmeniu.

2. Žiediškumo strategijoje aprašoma, kokių veiksmų, vykdydamas savo pareigas, imsis fizinis gamintojas, siekdamas užtikrinti, kad būtų laikomasi II skyriuje nustatytų žiediškumo reikalavimų.

3. Žiediškumo strategija apima IV priedo A dalyje nustatytus elementus.

4. Kiekvienas fizinis gamintojas pateikia valstybių narių tipo patvirtinimo institucijoms ir Komisijai žiediškumo strategijos kopiją per 30 dienų nuo jos parengimo dienos.

5. Kiekvienas fizinis gamintojas stebi žiediškumo strategijoje numatytus veiksmus, imasi tolesnių su jais susijusių veiksmų ir pagal IV priedo B dalį kas penkerius metus atnaujina strategiją, nurodydamas atitinkamus naujus žiediškumo strategijos pakeitimus. Fizinis gamintojas pateikia atnaujintą žiediškumo strategiją Komisijai.

6. Žiediškumo strategijas ir visus tų strategijų atnaujinimus, išskyrus konfidencialią informaciją, Komisija skelbia viešai.

7. Ne vėliau kaip 2033 m. rugpjūčio 31 d. ir po to bent kas šešerius metus Komisija parengia ir paskelbia automobilių pramonės sektoriaus žiediškumo ataskaitą. Ta ataskaita grindžiama visų pirma žiediškumo strategijomis ir jų atnaujinimais.

*10 straipsnis*

**Perdirbtųjų medžiagų kiekio transporto priemonėse deklaracija**

1. Kiekvienam naujam transporto priemonės tipui, patvirtintam pagal Reglamentą (ES) 2018/858 nuo mėnesio, einančio po 12 mėnesių nuo atitinkamos metodikos, pagal kurią apskaičiuojama ir tikrinama iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų perdirbtų medžiagų, esančių atitinkamų tipų transporto priemonėse, dalis, kaip nurodyta šio reglamento 6 straipsnyje, priėmimo dienos, pirmosios dienos, fiziniai gamintojai deklaruoja atitinkamą transporto priemonėje esančių šių perdirbtųjų medžiagų kiekį:

a) neodimio, disprozio, prazeodimio, terbio, samario, nikelio, kobalto ir boro elektros pavaros variklių nuolatiniuose magnetuose;

b) aliuminio ir jo lydinių;

c) magnio ir jo lydinių;

d) plieno ir jo lydinių;

e) plastiko.

Deklaracijoje pateikiamas transporto priemonėje esantis šių perdirbtų medžiagų kiekis ir nurodoma kiekvieno kiekio atveju atskirai, taip pat sunkesnių nei 100 g plastiko komponentų atveju, ar medžiaga perdirbta iš atliekų, susidariusių iki vartojimo etapo, ar iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų.

2. Tipo patvirtinimo institucijos patikrina, ar fiziniai gamintojai pateikė reikiamus dokumentus ir ar juose yra 1 dalyje nurodyta informacija.

3. Nukrypstant nuo 1 dalies, reikalavimas deklaruoti tam tikros medžiagos perdirbtą kiekį netaikomas, jei pagal 6 straipsnį tai medžiagai pradėtas taikyti perdirbtosios medžiagos kiekio tikslas.

*11 straipsnis*

**Informacija apie transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų išėmimą ir keitimą**

1. Nuo 2029 m. rugsėjo 1 d. naujų patvirtintų transporto priemonių tipų atveju fiziniai gamintojai atliekų tvarkymo subjektams, techninės informacijos leidėjams ir remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams suteikia neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie VI priede išvardytos informacijos, nebent ta informacija prieinama pagal kitus Sąjungos teisės aktus, kad būtų galima saugiai išimti ir pakeisti:

a) į transporto priemonę įmontuotas elektrinių transporto priemonių baterijas ir sudėtines baterijas;

b) transporto priemonėse esančias dalis, komponentus ir medžiagas, kuriuose yra VIII priedo B dalyje išvardytų takiųjų medžiagų ir skysčių;

c) transporto priemonėse esančias VIII priedo C dalyje išvardytas dalis ir komponentus;

d) dalis ir komponentus, kuriuose transporto priemonės tipo patvirtinimo metu yra Reglamento (ES) 2024/1252 28 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytų ypatingos svarbos žaliavų;

e) skaitmeniniu būdu užkoduotus transporto priemonės komponentus ir dalis, kai toks kodavimas neleidžia jų remontuoti, prižiūrėti ar įdėti į kitą transporto priemonę.

Pirmos pastraipos e punktas netaikomas informacijai, kuri turi būti pateikta techninės informacijos leidėjams.

2. Fiziniai gamintojai teikia gelbėjimo ir avarinio reagavimo rekomendacinę informaciją skubiosios pagalbos tarnyboms.

3. Fiziniai gamintojai užtikrina bendradarbiavimą su leidimą turinčiomis apdorojimo įmonėmis, modifikavimo veiklos vykdytojais bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojais sukurdami ryšių platformas, reikalingas tam, kad būtų teikiama ir nuolat atnaujinama 1 dalyje nurodyta informacija ir VI priede nurodyta informacija.

Fiziniai gamintojai pirmoje pastraipoje nurodytą informaciją teikia nemokamai. Fiziniai gamintojai iš atliekų tvarkymo subjektų, techninės informacijos leidėjų ir remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojų gali rinkti tokius pagrįstus ir proporcingus mokesčius, kokių reikia faktinėms patirtoms administracinėms išlaidoms, susijusioms su reikiamos informacijos teikimu per ryšių platformas, padengti.

4. Komisijai pagal 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas VI priedas peržiūrint transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų sąrašą ir informacijos, kurią turi pateikti fiziniai gamintojai, apimtį. Komisija atsižvelgia į techninius ir reguliavimo pokyčius, dabartines informacines technologijas ir numatomus transporto priemonių technologijų pokyčius.

*12 straipsnis*

**Transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų ženklinimas**

1. Fiziniai gamintojai ir jų tiekėjai transporto priemonių dalims, komponentams ir medžiagoms ženklinti ir identifikuoti naudoja VII priedo 1, 2 ir 3 punktuose išvardytų komponentų ir medžiagų kodavimo standartų nomenklatūrą.

2. Komisijai pagal 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas VII priedas, siekiant jį priderinti prie technikos ir mokslo pažangos.

*13 straipsnis*

**Skaitmeninis transporto priemonės žiediškumo pasas**

1. Nuo 2032 m. rugsėjo 1 d. kiekviena rinkai pateikta transporto priemonė turi turėti skaitmeninį transporto priemonės žiediškumo pasą, kuris turi būti suderintas, sąveikus ir, kai įmanoma, integruotas su kitais su transporto priemone susijusiais aplinkosauginiais pasais, nustatytais pagal Sąjungos teisę, visų pirma Reglamento (ES) 2023/1542 77 straipsnyje, Reglamento (ES) 2024/1257 3 straipsnio 68 punkte nurodytais pasais ir kitais atitinkamais pasais, nustatytais pagal Reglamentą (ES) 2024/1781.

2. Rinkai pateikiamos transporto priemonės skaitmeninis žiediškumo pasas turi būti prieinamas nemokamai ir jame skaitmeniniu formatu pateikiama ši informacija:

a) 11 straipsnyje nurodyta informacija;

b) informacija apie transporto priemonės dalis, kuriose yra švino, gyvsidabrio, kadmio arba šešiavalenčio chromo, kaip nurodyta 5 straipsnio 5 dalyje numatytoje nukrypti leidžiančioje nuostatoje;

c) perdirbto plastiko ir 10 straipsnio 1 dalyje išvardytų medžiagų kiekio deklaracija;

d) oficialus atitinkamo transporto priemonės tipo atsarginių dalių katalogas.

3. Jei pagal šį straipsnį reikalaujama informacija jau yra prieinama per 1 dalyje nurodytą pasą, kuris nėra skaitmeninis transporto priemonės žiediškumo pasas, pagal 2 dalį reikalaujama informacija skaitmeniniame transporto priemonės žiediškumo pase nedubliuojama, jei užtikrinamas sąveikumas.

4. Fizinis gamintojas, pateikiantis transporto priemonę rinkai, užtikrina, kad 2 dalyje nurodyta informacija būtų tiksli, išsami ir naujausia.

5. Visa į skaitmeninį transporto priemonės žiediškumo pasą įtraukta informacija turi atitikti Komisijos pagal 6 dalį nustatytas taisykles ir ji turi būti:

a) grindžiama atviraisiais standartais;

b) parengta sąveikiu formatu;

c) ją turi būti galima perduoti atviru sąveikiu su pardavėju nesusaistytu keitimosi duomenimis tinklu;

d) mašinos skaitoma, struktūruota ir tinkama paieškai atlikti.

6. Ne vėliau kaip 2030 m. rugpjūčio 14 d. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos taisyklės dėl:

a) prieigai prie skaitmeninio transporto priemonės žiediškumo paso taikomo techninio sprendimo pobūdžio ir pagrindinių reikalavimų, kuriais netrukdoma taikyti bet kokį techninį sprendimą;

b) skaitmeninio transporto priemonės žiediškumo paso techninio projekto ir operacijų reikalavimų, įskaitant taisykles dėl:

i) skaitmeninio transporto priemonės žiediškumo paso suderinimo ir sąveikumo su kitais Sąjungos teisės aktais reikalaujamais pasais;

ii) į skaitmeninį transporto priemonės žiediškumo pasą įtrauktos informacijos saugojimo ir tvarkymo;

iii) skaitmeninio transporto priemonės žiediškumo paso prieinamumo po to, kai fizinis gamintojas, atsakingas už 4 dalyje nustatytų pareigų vykdymą, nustoja egzistuoti arba nutraukia savo veiklą Sąjungoje;

c) trečiųjų asmenų, o ne fizinio gamintojo, atliekamo skaitmeniniame transporto priemonės žiediškumo pase pateikiamos informacijos įrašymo, keitimo ir atnaujinimo;

d) prieigos prie skaitmeninio transporto priemonės žiediškumo paso sąlygų, įskaitant prieigos teisę ir atitinkamas duomenų apsaugos taisykles ir intelektinės nuosavybės teisių apsaugą;

e) duomenų saito vietos ar kito identifikatoriaus, per kurį būtų galima gauti prieigą prie skaitmeninio transporto priemonės žiediškumo paso.

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

Pirmoje pastraipoje nurodyti įgyvendinimo aktai priimami laikantis 52 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

IV SKYRIUS

**EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ TVARKYMAS**

*1 SKIRSNIS*

***Bendrosios nuostatos***

*14 straipsnis*

**Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo kompetentinga institucija**

1. Valstybės narės paskiria vieną ar daugiau kompetentingų institucijų, atsakingų už šiame skyriuje nustatytų pareigų vykdymą, visų pirma už stebėseną ir tikrinimą, kaip ekonominės veiklos vykdytojai, gamintojai ir gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos laikosi savo pareigų, nustatytų 15–37 straipsniuose ir I priede.

2. Kiekviena valstybė narė iš 1 dalyje nurodytų kompetentingų institucijų gali paskirti vieną kontaktinį punktą ryšiams su Komisija palaikyti.

3. Valstybės narės nustato išsamias kompetentingų institucijų organizacinės struktūros ir veiklos nuostatas, įskaitant administracines ir procedūrines taisykles, kuriomis užtikrinama:

a) gamintojų registravimas pagal 19 straipsnį;

b) leidimų gamintojams ir gamintojo atsakomybę perimančioms organizacijoms suteikimas pagal 18 straipsnį;

c) 16 ir 20 straipsniuose nustatytų didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymo priežiūra;

d) duomenų apie transporto priemones ir eksploatuoti netinkamas transporto rinkimas pagal 19 straipsnio 12 dalį ir 50 straipsnio 6 dalį;

e) informacijos prieinamumas pagal 50 straipsnį.

4. Ne vėliau kaip 2027 m. birželio 30 d. valstybės narės praneša Komisijai pagal 1 dalį paskirtų kompetentingų institucijų pavadinimus ir adresus. Valstybės narės, nepagrįstai nedelsdamos, informuoja Komisiją apie bet kokius tų kompetentingų institucijų pavadinimų ar adresų pasikeitimus.

*15 straipsnis*

**Leidimą turinčios apdorojimo įmonės**

1. Nedarant poveikio Direktyvai 2010/75/ES, bet kuri įstaiga ar įmonė, ketinanti atlikti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo operacijas, turi gauti kompetentingos institucijos leidimą pagal Direktyvos 2008/98/EB 23 straipsnį ir atitikti tame leidime nustatytas sąlygas.

2. Siekdama išduoti šio straipsnio 1 dalyje nurodytą leidimą, kompetentinga institucija patikrina, ar įstaiga arba įmonė turi pajėgumo, būtino 26 straipsnyje nustatytoms pareigoms vykdyti.

3. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytuose leidimuose nurodoma, kad apdorojimo įmonės yra kompetentingos išduoti transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimą, kaip nurodyta 25 straipsnyje.

Nukrypstant nuo šios dalies pirmos pastraipos, valstybės narės savo nacionalinėse teisinėse sistemose gali nustatyti, kad leidimą turinčios apdorojimo įmonės yra kompetentingos išduoti 25 straipsnyje nurodytą sunaikinimo pažymėjimą.

4. Gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, kai jos paskirtos pagal 17 straipsnio 1 dalį, gali sudaryti sutartis su leidimą turinčiomis apdorojimo įmonėmis, kad įvykdytų savo gamintojo atsakomybės pareigas. Tokios sutartys turi būti sąžiningos, skaidrios ir jose negali būti diskriminacinių sąlygų.

Valstybė narė gali pateikti pavyzdinę sutartį, kad būtų lengviau laikytis šio straipsnio.

5. Valstybės narės užtikrina, kad leidimo išdavimo sąlygos ir procedūros būtų visiškai suderintos tais atvejais, kai tose leidimų išdavimo procedūrose dalyvauja daugiau nei viena kompetentinga institucija arba daugiau nei viena įstaiga ar įmonė, ketinanti atlikti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo operacijas, siekiant užtikrinti, kad visos kompetentingos institucijos laikytųsi veiksmingo integruoto požiūrio.

6. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatomi išsamūs reikalavimai, taikytini šio straipsnio 4 dalyje nurodytoms sutartims, siekiant užtikrinti sąžiningas, skaidrias ir nediskriminacines sąlygas. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 52 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

*2 SKIRSNIS*

***Didesnė gamintojo atsakomybė***

*16 straipsnis*

**Didesnė gamintojo atsakomybė**

1. Nuo 2029 m. rugsėjo 1 d. gamintojams tenka didesnė gamintojo atsakomybė už transporto priemones, tiekiamas rinkai pirmą kartą valstybės narės teritorijoje, be kita ko, tais atvejais, kai transporto priemonė anksčiau buvo tiekta rinkai kitoje valstybėje narėje nei valstybė narė, kurios teritorijoje transporto priemonė tiekiama rinkai. Didesnės gamintojų atsakomybės sistema atitinka Direktyvos 2008/98/EB 8 ir 8a straipsnius ir šio skyriaus reikalavimus.

2. Didesnė gamintojo atsakomybė apima gamintojų pareigą užtikrinti, kad:

a) transporto priemonės, kurias jie pirmą kartą tiekė rinkai valstybės narės teritorijoje ir kurios tampa nebetinkamomis eksploatuoti:

   i) būtų surenkamos pagal 23 straipsnį;

   ii) būtų apdorojamos pagal 26 straipsnį;

b) atliekų tvarkymo subjektai, apdorojantys a punkte nurodytas eksploatuoti netinkamas transporto priemones, atitiktų 33 straipsnyje nustatytus tikslus.

3. SESV 349 straipsnyje nurodytuose atokiausiuose regionuose valstybės narės gali pritaikyti šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytas gamintojų pareigas, kad būtų padengiamos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo išlaidos ir atsižvelgiama į tų regionų ypatumus.

4. Be Direktyvos 2008/98/EB 8a straipsnio 3 dalies e punkte nurodytos informacijos, gamintojai (jei jie individualiai vykdo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas) arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos (jei jos paskirtos kolektyvinio didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymo atveju) savo interneto svetainėse kartą per metus, laikydamiesi komercinio ir pramoninio konfidencialumo reikalavimų, skelbia informaciją apie savo pačių (jei jie individualiai vykdo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas) arba gamintojų, kurie paskyrė konkrečią gamintojo atsakomybę perimančią organizaciją vykdyti tas pareigas kolektyvinio didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymo atveju, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą ir pakartotinio naudojimo ir perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo ir plastiko perdirbimo tikslų įgyvendinimą.

*17 straipsnis*

**Gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos**

1. Gamintojai savo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas gali nuspręsti vykdyti individualiai arba paskirti gamintojo atsakomybę perimančią organizaciją, įgaliotą pagal 18 straipsnį jų vardu vykdyti didesnės gamintojo atsakomybės pareigas.

Valstybės narės gali patvirtinti priemones, kuriomis būtų reikalaujama, kad gamintojai paskirtų gamintojo atsakomybę perimančią organizaciją jų vardu vykdyti jų didesnės atsakomybės pareigas.

2. Gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos užtikrina savo turimų su privačia informacija arba su konkrečiais gamintojais ar jų įgaliotais atstovais didesnės gamintojo atsakomybės klausimams tiesiogiai siejama informacija susijusių duomenų konfidencialumą.

3. Neskaitant 16 straipsnio 4 dalyje nurodytos informacijos, gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos viešai paskelbia informaciją apie atrankos procedūrą, taikomą pagal šio straipsnio 5 dalį.

4. Gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos užtikrina reguliarų suinteresuotųjų subjektų dialogą pagal Direktyvos 2008/98/EB 8a straipsnio 6 dalį. Atliekų tvarkymo subjektai, užsiimantys eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu ir apdorojimu, paskiria narius stebėtojus į gamintojo atsakomybę perimančių organizacijų vykdomąsias valdybas.

5. Atliekų tvarkymo subjektams gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos taiko nediskriminacinę atrankos procedūrą, kuri grindžiama skaidriais skyrimo kriterijais ir kuria mažosioms ir vidutinėms įmonėms neužkraunama neproporcinga našta.

*18 straipsnis*

**Leidimas vykdyti didesnės gamintojo atsakomybės pareigas**

1. Tuo atveju, kai didesnės gamintojo atsakomybės pareigos vykdomos individualiai, – gamintojas, o kai didesnės gamintojo atsakomybės pareigos vykdomos kolektyviai – paskirtos gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos prašo kompetentingos institucijos suteikti leidimą.

2. Leidimas suteikiamas tik jeigu įrodoma, kad laikomasi Direktyvos 2008/98/EB 8a straipsnio 3 dalies a–d punktuose nustatytų reikalavimų ir gamintojo arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos taikomų priemonių pakanka, kad būtų vykdomos šiame skyriuje nustatytos pareigos dėl transporto priemonių, kurias gamintojas arba gamintojai, kurių vardu veikia gamintojo atsakomybę perimanti organizacija, valstybės narės teritorijoje pirmą kartą pateikia rinkai, skaičiaus.

Kai didesnės gamintojo atsakomybės pareigos vykdomos individualiai – gamintojai, o kai didesnės gamintojo atsakomybės pareigos vykdomos kolektyviai – gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos gali būti registruojami tik tuo atveju, jei jie turi pagal šį straipsnį suteiktą kompetentingos institucijos leidimą. Tai nedaro poveikio galimybei 19 straipsnyje numatytą registracijos procedūrą ir šiame straipsnyje numatytą leidimų suteikimo procedūrą sujungti į vieną procedūrą.

3. Valstybės narės savo priemonėse, kuriomis nustatomos 14 straipsnio 3 dalies b punkte nurodytos administracinės ir procedūrinės taisyklės, nurodo išsamią leidimo suteikimo procedūros tvarką, kuri gali skirtis priklausomai nuo to, ar didesnės gamintojo atsakomybės pareigos vykdomos individualiai, ar kolektyviai, ir nustato gamintojų ir gamintojo atsakomybę perimančių organizacijų atitikties tikrinimo tvarką, įskaitant informaciją, kurią tuo tikslu turi teikti gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos.

4. Gamintojas arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija nepagrįstai nedelsdami praneša kompetentingai institucijai apie bet kokius leidime pateiktos informacijos pakeitimus, su leidimo sąlygomis susijusius pasikeitimus arba veiklos nutraukimą visam laikui.

5. Direktyvos 2008/98/EB 8a straipsnio 3 dalies d punkte numatytas savikontrolės mechanizmas taikomas reguliariai ir bent kas trejus metus, taip pat kompetentingos institucijos prašymu, siekiant patikrinti, ar laikomasi to punkto nuostatų ir ar tebetenkinamos šio straipsnio 2 dalyje nurodytos leidimo išdavimo sąlygos. Gamintojas arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija, gavę prašymą, pateikia kompetentingai institucijai savikontrolės ataskaitą ir prireikus taisomųjų veiksmų plano projektą. Nedarant poveikio šio straipsnio 6 dalyje nurodytai kompetencijai, kompetentinga institucija gali teikti pastabas dėl savikontrolės ataskaitos ir taisomųjų veiksmų plano projekto ir visas tokias pastabas pateikia gamintojui arba gamintojo atsakomybę perimančiai organizacijai. Remdamiesi tomis pastabomis, gamintojas arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija parengia ir įgyvendina taisomųjų veiksmų planą.

6. Kompetentinga institucija gali nuspręsti panaikinti leidimą, jei gamintojas arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija nebesilaiko eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo organizavimo reikalavimų, nepateikia reikiamų duomenų kompetentingai institucijai ar nepraneša jai apie bet kokius su leidimo sąlygomis susijusius pokyčius arba nutraukia veiklą.

*19 straipsnis*

**Registracija**

1. Ne vėliau kaip 2029 m. rugpjūčio 31 d. kiekviena valstybė narė sudaro gamintojų registrą arba naudojasi esamu gamintojų registru, kuris yra skirtas stebėti, kaip gamintojai laikosi šio skyriaus reikalavimų.

Tame registre pateikiamos nuorodos į kitus nacionalinius gamintojų interneto svetainių registrus, kad visose valstybėse narėse būtų lengviau registruoti gamintojus ar įgaliotuosius atstovus didesnės gamintojo atsakomybės klausimams, ir į nacionalines interneto svetaines, kuriose pateikiama informacija apie registracijos procedūrą, jei jų esama.

Ne vėliau kaip 2029 m. rugpjūčio 31 d. Komisija sukuria interneto svetainę, kurioje pateikiamos nuorodos į visus nacionalinius registrus, kad gamintojus būtų lengviau registruoti visose valstybėse narėse.

Valstybės narės per 30 dienų nuo tų registrų sukūrimo dienos pateikia Komisijai nuorodas į savo nacionalinių gamintojų registrus.

2. Gamintojai registruojasi 1 dalyje nurodytame nacionaliniame registre. Jie tuo tikslu pateikia registracijos paraišką kiekvienoje valstybėje narėje, kurioje pirmą kartą pateikia rinkai transporto priemonę.

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

Gamintojai transporto priemones valstybės narės rinkai tiekia tik jeigu jie arba, įgaliojimo atveju, jų įgaliotieji atstovai didesnės gamintojo atsakomybės klausimams yra registruoti toje valstybėje narėje.

3. Registracijos paraiškoje pateikiama IX priede nurodyta informacija. Valstybės narės prireikus gali prašyti papildomos informacijos arba dokumentų, kad galėtų veiksmingai naudotis gamintojų registru.

4. Nukrypstant nuo šio straipsnio 3 dalies, IX priedo 1 punkto d papunktyje nurodyta informacija pateikiama šio straipsnio 3 dalyje nurodytoje registracijos paraiškoje arba 18 straipsnyje nurodytoje paraiškoje dėl leidimo.

5. Jei gamintojas pagal 17 straipsnio 1 dalį pavedė savo pareigas gamintojo atsakomybę perimančiai organizacijai, ta organizacija *mutatis mutandis* vykdo šiame straipsnyje nustatytas pareigas, nebent valstybė narė, kurioje transporto priemonė pirmą kartą tiekiama rinkai, nurodo kitaip.

6. Pareigas pagal šį straipsnį gamintojo vardu gali vykdyti įgaliotasis atstovas didesnės gamintojo atsakomybės klausimams.

Jei vienas įgaliotasis atstovas valstybėje narėje atstovauja daugiau nei vienam gamintojui, tas įgaliotasis atstovas nurodo kiekvieno atstovaujamo gamintojo pavadinimą ir kontaktinius duomenis atskirai.

7. Valstybės narės gali nuspręsti, kad registracijos procedūra pagal šį straipsnį ir leidimo išdavimo procedūra pagal 18 straipsnį sudaro vieną procedūrą, jei paraiška dėl leidimo atitinka šio straipsnio 3–6 dalyse nustatytus reikalavimus.

8. Kompetentinga institucija:

a) savo interneto svetainėje skelbia informaciją apie paraiškų teikimo procesą per elektroninę duomenų apdorojimo sistemą;

b) per ne ilgesnį kaip 12 savaičių laikotarpį nuo tada, kai pateikiama visa pagal 2 ir 3 dalis reikalaujama informacija, patvirtina registraciją ir suteikia registracijos numerį.

9. Kompetentinga institucija gali:

a) nustatyti su registracijos reikalavimais ir procesu susijusią tvarką, nenustatydama daugiau esminių reikalavimų, nei nustatyta pagal 2 ir 3 dalis;

b) iš gamintojų imti išlaidomis pagrįstą ir proporcingą mokestį už šio straipsnio 2 dalyje ir 18 straipsnio 1 dalyje nurodytų paraiškų nagrinėjimą.

10. Kompetentinga institucija gali atsisakyti registruoti gamintoją arba panaikinti jo registraciją, jei šio straipsnio 3 dalyje nurodyta informacija ir susiję patvirtinamieji dokumentai nepateikiami arba jų nepakanka, arba jei gamintojas nebeatitinka IX priedo 1 punkto d papunktyje nustatytų reikalavimų.

Kompetentinga institucija panaikina gamintojo registraciją, jei gamintojas nebeegzistuoja.

11. Gamintojas arba, kai taikytina, jo įgaliotasis atstovas didesnės gamintojo atsakomybės klausimams, arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija savo atstovaujamų gamintojų vardu, nepagrįstai nedelsdami, praneša kompetentingai institucijai apie bet kokius registracijos dokumentuose pateiktos informacijos pasikeitimus ir apie atvejus, kai registracijos dokumentuose nurodytų transporto priemonių tiekimas tos valstybės narės teritorijoje visam laikui nutraukiamas.

12. Gamintojas arba, kai taikytina, jo įgaliotasis atstovas didesnės gamintojo atsakomybės klausimams, arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija praneša už registrą atsakingai kompetentingai institucijai apie didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymą.

Jei gamintojų registre saugoma informacija nėra viešai prieinama, valstybės narės užtikrina, kad interneto platformų, per kurias vartotojai gali su gamintojais sudaryti nuotolinės prekybos sutartis, paslaugų teikėjams būtų nemokamai suteikiama prieiga prie tos informacijos.

*20 straipsnis*

**Gamintojų finansinė atsakomybė**

1. Gamintojo mokamais finansiniais įnašais padengiamos šios su gamintojo pirmą kartą valstybės narės teritorijoje rinkai pateikiamomis transporto priemonėmis susijusios išlaidos:

a) 23–25 straipsnių reikalavimams įvykdyti reikalingos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir tolesnio jų transportavimo efektyviu būdu išlaidos ir 26–30, 33 ir 35 straipsnių reikalavimams įvykdyti reikalingos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo išlaidos, atsižvelgiant į atliekų tvarkymo subjektų pajamas, gaunamas už naudotų atsarginių dalių ir naudotų atsarginių komponentų, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, iš kurių pašalinti teršalai, arba antrinių žaliavų, atgautų iš tokių dalių, komponentų ir medžiagų, pardavimą; tos išlaidos grindžiamos vidutinių išlaidų apskaičiavimu;

b) informuotumo didinimo kampanijų, kuriomis siekiama informuoti visuomenę ir pagerinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą, vykdymo išlaidos;

c) 25 straipsnyje nurodytos pranešimo sistemos sukūrimo išlaidos;

d) administracinės prieigos prie duomenų rinkimo, suteikimo ir teikimo kompetentingoms institucijoms išlaidos.

Transporto priemonių, kurioms taikoma Direktyva 2000/53/EB ir kurios buvo tiekiamos rinkai iki 2026 m. rugpjūčio 13 d., atveju, nukrypstant nuo šio straipsnio pirmos pastraipos a punkto ir 2 dalies, valstybėse narėse, kuriose pagal Direktyvos 2000/53/EB 5 straipsnio 4 dalies antrą pastraipą gamintojai neturėjo padengti visų išlaidų, o tik didžiąją jų dalį, finansiniai įnašai, kuriuos turi mokėti tų transporto priemonių gamintojas, turi būti tokio dydžio, kad atitiktų didžiąją toje pastraipoje nurodytų išlaidų dalį.

2. Gamintojų, kurie pirmą kartą valstybės narės teritorijoje pateikia rinkai transporto priemonę, mokamais finansiniais įnašais taip pat padengiamos 1 dalies a punkte nurodytos išlaidos, susijusios su transporto priemonėmis, kurių gamintojo neįmanoma nustatyti arba kurių gamintojas nustojo egzistuoti valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti, proporcingai jų atitinkamai rinkos daliai.

3. Gamintojų, tiekiančių rinkai specialios paskirties transporto priemones, mokamais finansiniais įnašais padengiamos tik 1 dalies a punkte nurodytos išlaidos, susijusios su tokių transporto priemonių surinkimu ir teršalų pašalinimu iš jų.

4. Individualaus didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymo atveju gamintojai suteikia garantiją transporto priemonėms, kurias jie pirmą kartą pateikia rinkai valstybės narės teritorijoje. Ta garantija užtikrinama, kad 1 dalyje nurodytos su tomis transporto priemonėmis susijusios operacijos bus finansuojamos, įskaitant operacijų nutraukimo visam laikui ar nemokumo atveju.

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

Garantija gali būti suteikiama gamintojo dalyvavimo atitinkamuose eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo finansavimo planuose, finansinės garantijos arba lygiaverčio draudimo forma.

5. Jei naujos transporto priemonės tipas buvo patvirtintas per daugiaetapį tipo patvirtinimą, bazinės transporto priemonės gamintojas laikomas sukomplektuotos transporto priemonės gamintoju ir gali rinkti proporcingus įnašus iš dalių (išskyrus bazinę transporto priemonę), kurių tipas buvo patvirtintas per daugiaetapį tipo patvirtinimą, fizinių gamintojų. Tais proporcingais įnašais padengiamos tik išlaidos, susijusios su teršalų šalinimu pagal 28straipsnį ir dalių bei komponentų išėmimu pagal 29 straipsnį.

Labai mažoms įmonėms, kaip apibrėžta Komisijos rekomendacijos 2003/361/EB ([39]) priedo 2 straipsnio 3 dalyje, toks įnašas netaikomas.

6. Kompetentinga institucija, glaudžiai bendradarbiaudama su gamintojais, gamintojo atsakomybę perimančiomis organizacijomis ir atliekų tvarkymo subjektais, stebi:

a) vidutines surinkimo, perdirbimo ir apdorojimo operacijų išlaidas ir atliekų tvarkymo subjektų pajamas;

b) finansinių įnašų, gamintojų mokamų gamintojo atsakomybę perimančioms organizacijoms, paskirtoms kolektyvinio didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymo atveju, dydį, tam, kad išlaidos būtų teisingai paskirstytos visiems suinteresuotiems veiklos vykdytojams.

*21 straipsnis*

**Mokesčių diferencijavimas**

1. Kolektyvinio didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymo atveju gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos užtikrina, kad gamintojų joms mokami finansiniai įnašai būtų diferencijuojami atsižvelgiant bent į:

a) transporto priemonės svorį, neįskaitant elektrinių transporto priemonių baterijų svorio;

b) transporto priemonės tipo, kuriam priklauso transporto priemonė, perdirbamumo ir pakartotinio panaudojamumo rodiklį, remiantis pagal 4 straipsnį tipo patvirtinimo institucijai pateikta informacija;

c) laiką, reikalingą transporto priemonei išmontuoti leidimą turinčioje apdorojimo įmonėje, ypač tas dalis ir komponentus, kuriuos pagal 29 straipsnį reikia išimti prieš smulkinant;

d) medžiagų ir cheminių medžiagų, trukdančių vykdyti aukštos kokybės perdirbimo procesą, kiekį;

([39]) 2003 m. gegužės 6 d. Komisijos rekomendacija 2003/361/EB dėl labai mažų, mažųjų ir vidutinio dydžio įmonių (OL L 124, 2003 5 20, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

e) transporto priemonėje naudojamų 6 ir 10 straipsniuose išvardytų perdirbtų medžiagų procentinę dalį;

f) 5 straipsnio 4 dalyje nurodytų medžiagų buvimą ir kiekį.

2. Komisijai pagal 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant išsamias šio straipsnio 1 dalyje numatytų kriterijų taikymo taisykles.

*22 straipsnis*

**Išlaidų paskirstymo mechanizmas, taikomas dėl transporto priemonių, kurios nebetinkamomis eksploatuoti tampa kitoje valstybėje narėje**

1. Nepaisant 16 straipsnio ir 20 straipsnio 2 dalies, kai $M_1$ arba $N_1$ kategorijos transporto priemonė tampa eksploatuoti netinkama transporto priemone kitoje valstybėje narėje nei ta, kurios teritorijoje transporto priemonė buvo pateikta rinkai, ir valstybės narės, kurioje ji tampa eksploatuoti netinkama transporto priemone, teritorijoje neįmanoma nustatyti gamintojo, tos transporto priemonės fizinis gamintojas užtikrina, kad būtų padengtos atliekų tvarkymo subjektų patirtos 20 straipsnio 1 dalies a ir d punktuose nurodytų atliekų tvarkymo operacijų išlaidos.

2. Kad įvykdytų savo pareigas pagal 1 dalį, fizinis gamintojas:

a) raštišku įgaliojimu paskiria įgaliotąjį atstovą tarpvalstybinio mechanizmo klausimams kiekvienoje valstybėje narėje ir praneša kompetentingoms institucijoms apie paskyrimus ir

b) sukuria tarpvalstybinio bendradarbiavimo su atliekų tvarkymo subjektais, vykdančiais 20 straipsnio 1 dalies a ir d punktuose nurodytas atliekų tvarkymo operacijas, mechanizmus.

Šios dalies pirmosios pastraipos a punkte nurodytas fizinio gamintojo įgaliotasis atstovas atlieka fizinio gamintojo suteiktame įgaliojime nurodytas užduotis. Fizinis gamintojas savo įgaliotuoju atstovu gali paskirti gamintojo atsakomybę perimančią organizaciją.

Kai fizinis gamintojas yra įsisteigęs už Sąjungos ribų, pareigas pagal šios dalies pirmos pastraipos a ir b punktus gali vykdyti fizinio gamintojo atstovas Sąjungoje, paskirtas taikant Reglamento (ES) 2018/858 13 straipsnio 4 dalį.

3. Fiziniai gamintojai įrodo su jais susijusiems gamintojams, kad laikosi 2 dalyje nustatytų reikalavimų.

4. Gamintojai valstybės narės rinkai tiekia tik tas transporto priemones, kurių fiziniai gamintojai įrodė atitiktį 2 dalyje nustatytiems reikalavimams.

5. Valstybė narė, kurioje transporto priemonė tapo eksploatuoti netinkama transporto priemone, stebi, kaip fiziniai gamintojai ir jų įgaliotieji atstovai laikosi šio straipsnio 1 ir 2 dalių. Ši stebėsena grindžiama fizinių gamintojų ir jų įgaliotųjų atstovų kompetentingoms institucijoms pateikta ir jų patikrinta informacija apie šio straipsnio 1 ir 2 dalių įgyvendinimą, visų pirma šio straipsnio 1 dalyje nurodytų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo išlaidų apskaičiavimo ir paskirstymo informacija, deramai atsižvelgiant į verslo informacijos konfidencialumo ir kitus su konkurencingumu susijusius klausimus.

6. Kai tai būtina siekiant užtikrinti šio straipsnio laikymąsi ir atsižvelgiant į informaciją, kurią valstybės narės pateikė vykdydamos šio straipsnio 2 ir 5 dalyse nurodytą bendradarbiavimo ir stebėsenos veiklą, Komisijai pagal šio reglamento 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Tokiais aktais visų pirma siekiama išvengti bendrosios rinkos iškraipymo ir užtikrinti vienodas sąlygas Sąjungoje ir už jos ribų įsisteigusiems ekonominės veiklos vykdytojams. Deleguotuosiuose aktuose gali būti nustatytos išsamios taisyklės dėl fizinių gamintojų, visų pirma įsisteigusių už Sąjungos ribų, fizinių gamintojų įgaliotųjų atstovų, gamintojų, valstybių narių ir atliekų tvarkymo subjektų pareigų ir šiame straipsnyje nurodytų mechanizmų ypatumų.

*3 SKIRSNIS*

***Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimas***

*23 straipsnis*

**Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimas**

1. Gamintojai užtikrina, kad visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, kurias jie pirmą kartą tiekė rinkai valstybės narės teritorijoje, būtų surenkamos, kai tos transporto priemonės tampa eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis.

2. Taikydami 1 dalį, gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, jei jos paskirtos pagal 17 straipsnio 1 dalį, sukuria arba dalyvauja kuriant surinkimo sistemas, įskaitant surinkimo punktus.

Valstybės narės priima priemones, būtinas užtikrinti, kad gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, jei jos paskirtos pagal 17 straipsnio 1 dalį, sukurtų visų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo sistemas.

3. Gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, jei jos paskirtos pagal 17 straipsnio 1 dalį, užtikrina, kad šio straipsnio 2 dalyje nurodytos surinkimo sistemos:

a) apimtų visą valstybės narės teritoriją;

b) būtų aprūpintos pakankamomis leidimą turinčiomis apdorojimo įmonėmis arba surinkimo punktais, atsižvelgiant į gyventojų skaičių ir tankį, numatomą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių skaičių, neapsiribojant tik tomis vietovėmis, kuriose surinkimas ir tolesnis tvarkymas yra pelningiausias;

c) užtikrintų transporto priemonių remonto atliekų surinkimą;

d) sudarytų sąlygas surinkti eksploatuoti netinkamas transporto priemones, nepriklausomai nuo jų kilmės;

e) sudarytų sąlygas nemokamai pristatyti visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones į surinkimo punktus arba leidimą turinčias apdorojimo įmones, kaip numatyta 24 straipsnio 2 dalyje.

4. Gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, jei jos paskirtos pagal 17 straipsnio 1 dalį, savo interneto svetainėse skelbia ir reguliariai atnaujina surinkimo punktų ir leidimą turinčių apdorojimo įmonių sąrašą ir vykdo švietimo kampanijas, kuriomis reklamuojamos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo sistemos ir informuojama apie netinkamo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir tvarkymo padarinius aplinkai. Valstybės narės gali reikalauti, kad švietimo kampanijos valstybėje narėje būtų koordinuojamos bendradarbiaujant tiek su gamintojais arba gamintojo atsakomybę perimančiomis organizacijomis, kai paskirtos pagal 17 straipsnio 1 dalį, tiek su kompetentingomis institucijomis.

5. Valstybės narės gali išduoti leidimą surinkimo punktams, kurie nėra leidimą turinčios apdorojimo įmonės, surinkti eksploatuoti netinkamas transporto priemones.

Surinkimo punktai turi gauti kompetentingos institucijos leidimą pagal Direktyvos 2008/98/EB 23 straipsnį ir laikytis tame leidime nustatytų sąlygų. Siekdama išduoti leidimą, kompetentinga institucija patikrina, ar tokia įstaiga ar įmonė turi pajėgumų, būtinų vykdyti šias pareigas:

a) surinkti eksploatuoti netinkamas transporto priemones ir laikinai jas laikyti pagal VIII priedo A dalį;

b) pasirengti surinktų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pervežimui į leidimą turinčias apdorojimo įmones, užkertant kelią atsitiktiniam takiųjų medžiagų ištekėjimui ir neleistinam patekimui į surinkimo punktą;

c) užtikrinti, kad visos surinktos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų pervežtos į leidimą turinčią apdorojimo įmonę per du mėnesius nuo jų priėmimo dienos.

6. Surinkimo punktai transporto priemonės savininkui išduoda elektroninį dokumentą, kuriuo patvirtinamas eksploatuoti netinkamos transporto priemonės priėmimas, ir laikydamiesi pagal 25 straipsnio 2 dalį nustatytos elektroninio pranešimo tvarkos pateikia jį atitinkamoms valstybės narės institucijoms, įskaitant pagal 14 straipsnį paskirtas kompetentingas institucijas.

*24 straipsnis*

**Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pristatymas**

1. Transporto priemonės, kuri tampa netinkama eksploatuoti transporto priemone, savininkas ir bet kuris jo vardu veikiantis ekonominės veiklos vykdytojas nepagrįstai nedelsdami pristato eksploatuoti netinkamą transporto priemonę į leidimą turinčią apdorojimo įmonę arba surinkimo punktą. Ta pareiga netaikoma Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 5.1 punkte nurodytiems priekabiniams nameliams, kurie tapo eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis, kol tos transporto priemonės naudojamos apgyvendinimo tikslais.

Visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, kurių savininko neįmanoma nustatyti, turi būti pristatomos apdoroti į leidimą turinčias apdorojimo įmones.

2. Paskutinis transporto priemonės savininkas eksploatuoti netinkamą transporto priemonę į leidimą turinčią apdorojimo įmonę arba surinkimo punktą gali pristatyti nemokamai, išskyrus atvejus, kai eksploatuoti netinkamoje transporto priemonėje nėra esminių transporto priemonės dalių ar komponentų arba joje yra atliekų, kurios buvo pridėtos prie eksploatuoti netinkamos transporto priemonės.

3. Šio straipsnio tikslais esminės dalys yra visų pirma:

a) elektros pavaros varikliai;

b) elektrinių transporto priemonių baterijos;

c) varikliai;

d) kelios didelės kėbulo dalys.

4. Jei eksploatuoti netinkamoje transporto priemonėje trūksta elektrinių transporto priemonių baterijos, eksploatuoti netinkamos transporto priemonės pristatymas vis tiek bus nemokamas, jei paskutinis transporto priemonės savininkas pateiks dokumentus, įrodančius, kad elektrinių transporto priemonių bateriją tvarko profesionalusis ekonominės veiklos vykdytojas, kaip numatyta Reglamente (ES) 2023/1542.

5. Transporto priemonių, kurias draudimo bendrovės deklaravo kaip bendrus techninius nuostolius, atveju tokios eksploatuoti netinkamos transporto priemonės pristatomos nemokamai, nepaisant to, kad trūksta 2 dalyje nurodytų esminių dalių.

*25 straipsnis*

**Sunaikinimo pažymėjimas**

1. Eksploatuoti netinkamą transporto priemonę pristačius į leidimą turinčią apdorojimo įmonę, ji paskutiniam transporto priemonės savininkui išduoda sunaikinimo pažymėjimą. Sunaikinimo pažymėjimas išduodamas pagal X priede pateiktą šabloną.

2. Sunaikinimo pažymėjimas išduodamas elektronine forma ir elektronine tvarka pateikiamas atitinkamoms valstybės narės institucijoms, be kita ko, pagal 14 straipsnį paskirtoms kompetentingoms institucijoms. Leidimą turinti apdorojimo įmonė pateikia elektroninio pranešimo kopiją paskutiniam transporto priemonės savininkui ir bet kuriam jo vardu veikiančiam ekonominės veiklos vykdytojui.

3. Tuo atveju, kai eksploatuoti netinkamos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimas yra išduotas vienoje valstybėje narėje, o ji yra registruota kitoje valstybėje narėje, valstybės narės, kurioje sunaikinimo pažymėjimas buvo išduotas, paskirtos atitinkamos institucijos informuoja valstybės narės, kurioje transporto priemonė yra registruota, paskirtas atitinkamas institucijas apie tai, kad išduotas tos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimas.

4. Atitinkamos transporto priemonių registracijos institucijos panaikina eksploatuoti netinkamos transporto priemonės registraciją tik gavusios tos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimą.

5. Vienoje valstybėje narėje išduoti sunaikinimo pažymėjimai pripažįstami visose kitose valstybėse narėse.

*4 SKIRSNIS*

***Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimas***

*26 straipsnis*

**Leidimą turinčių apdorojimo įmonių pareigos**

1. Leidimą turinčios apdorojimo įmonės užtikrina, kad visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir jų dalys, komponentai ir medžiagos, taip pat transporto priemonių remonto atliekos būtų priimamos ir apdorojamos laikantis jų leidimuose nustatytų sąlygų ir šio reglamento. Eksploatuoti netinkamas transporto priemones atskirai gali apdoroti viena leidimą turinti apdorojimo įmonė arba, išskyrus teršalų šalinimo atvejus, bendradarbiaudama su kitomis leidimą turinčiomis apdorojimo įmonėmis.

2. Leidimą turinčios apdorojimo įmonės:

a) laiko, net ir laikinai, visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones ir jų dalis, komponentus ir medžiagas laikydamosi VIII priedo A dalyje nustatytų minimaliųjų reikalavimų;

b) iš visų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pašalina teršalus laikydamosi 28 straipsnio ir VIII priedo B dalyje nustatytų minimaliųjų reikalavimų;

c) išima VIII priedo C dalyje išvardytas dalis ir komponentus iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės laikydamosi 29 ir 30 straipsnių;

d) apdoroja visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones ir jų dalis, komponentus ir medžiagas pagal šio reglamento 27–31, 33, 34 ir 35 straipsnius ir VIII priedą, Direktyvos 2008/98/EB 4 straipsnyje nustatytą atliekų hierarchiją ir bendruosius reikalavimus;

e) taiko geriausius prieinamus gamybos būdus, kaip apibrėžta Direktyvos 2010/75/ES 3 straipsnio 10 punkte;

f) gautas eksploatuoti netinkamas transporto priemones apdoroja per 12 mėnesių nuo jų pristatymo datos.

Neskaitant Direktyvos 2008/98/EB 35 straipsnyje nustatytų reikalavimų, leidimą turinčios apdorojimo įmonės trejus metus elektroniniu būdu saugo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių visų šio straipsnio pirmos pastraipos a–e punktuose nurodytų apdorojimo operacijų įrašus ir atitinkamoms nacionalinėms institucijoms paprašius gali joms šią informaciją pateikti.

3. Komisijai pagal 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas VIII priedas priderinant eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo minimalius reikalavimus prie mokslo ir technikos pažangos apdorojimo technologijų srityje, be kita ko:

a) įtraukiant, išbraukiant ar peržiūrint VIII priedo C dalyje išvardytas dalis ir komponentus;

b) peržiūrint VIII priedo G dalies 2 punkte išvardytų galutinių frakcijų siektinas vertes;

c) išplečiant VIII priedo G dalies 2 punkto b ir c papunkčiuose išvardytų aliuminio lydinių rūšių sąrašą;

d) įtraukiant kokybės reikalavimus, siekiant pagerinti perdirbti tinkamų plastikų atskyrimą ir vėlesnių perdirbimo technologijų siektinas vertes, taikytinas VIII priedo G dalies 2 punktui.

4. Valstybės narės skatina leidimą turinčiose apdorojimo įmonėse diegti sertifikuotas aplinkosaugos vadybos sistemas ir užtikrinti, kad būtų atliekamas auditas pagal Reglamentą (EB) Nr. 1221/2009.

*27 straipsnis*

**Bendrieji smulkinimui taikomi reikalavimai**

1. Nuo 2029 m. rugsėjo 1 d. leidimą turinčios apdorojimo įmonės ir kiti atliekų tvarkymo subjektai, atliekantys smulkinimo operacijas, reikalauja, kad susmulkinti jiems pristatytos netinkamos eksploatuoti transporto priemonės arba susmulkinti ar supjaustyti jiems pristatytos $N_2$, $N_3$, $M_2$, $M_3$ ir O kategorijų netinkamų eksploatuoti transporto priemonių važiuoklių ar kėbulo didelės konstrukcinės dalys ir komponentai būtų:

a) be teršalų (iš jų būtų pašalinti teršalai) pagal 28 straipsnį, o jų dalys ir komponentai būtų išimti pagal 29 straipsnį ir

b) pateikti su išduoto eksploatuoti netinkamos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimo kopija.

2. Leidimą turinčios apdorojimo įmonės ir atliekų tvarkymo subjektai, atliekantys smulkinimo operacijas ir priimantys eksploatuoti netinkamas transporto priemones, neatitinkančias 1 dalyje nustatytų reikalavimų:

a) apie reikalavimų nesilaikymą praneša kompetentingai institucijai, įskaitant eksploatuoti netinkamą transporto priemonę leidimą turinčiai apdorojimo įmonei arba kitam atliekų tvarkymo subjektui susmulkinti pristačiusio fizinio asmens vardą, pavardę arba juridinio asmens pavadinimą ir jų kontaktinius duomenis;

b) nevykdo smulkinimo operacijų su tomis eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis, išskyrus atvejus, kai kompetentinga institucija tokias operacijas leidžia, arba tol, kol bus imtasi būtinų veiksmų, kad eksploatuoti netinkama transporto priemonė būtų apdorota pagal 28 ir 29 straipsnius ir būtų išduotas sunaikinimo pažymėjimas pagal 25 straipsnį.

3. Leidimą turinčioms apdorojimo įmonėms ir atliekų tvarkymo subjektams, atliekantiems eksploatuoti netinkamų transporto priemonių smulkinimo operacijas, leidžiama maišyti eksploatuoti netinkamas transporto priemones, jų dalis, komponentus ir medžiagas su kitomis atliekomis, įskaitant pakuočių atliekas ir elektros bei elektroninės įrangos atliekas, tik tuo atveju, jei laikomasi VIII priedo G dalies 1 ir 2 punktuose nustatytų kriterijų ir ribinių verčių.

*28 straipsnis*

**Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių teršalų šalinimas**

1. Eksploatuoti netinkamą transporto priemonę pristačius į leidimą turinčią apdorojimo įmonę, ta įmonė, laikydamasi VIII priedo B dalyje nustatytų minimaliųjų reikalavimų, turi prieš tolesnį apdorojimą per 30 dienų iš tos transporto priemonės pašalinti teršalus.

2. VIII priedo B dalyje išvardytos takiosios medžiagos ir skysčiai surenkami ir laikomi atskirai, laikantis VIII priedo A dalyje nustatytų reikalavimų. Naudotos alyvos surenkamos ir laikomos atskirai nuo kitų takiųjų medžiagų ir skysčių ir apdorojamos pagal Direktyvos 2008/98/EB 21 straipsnį.

3. Dalys, komponentai ir medžiagos, kurių sudėtyje yra šio reglamento 5 straipsnio 4 dalyje nurodytų cheminių medžiagų, išimami iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir tvarkomi pagal Direktyvos 2008/98/EB 17 straipsnį.

4. Baterijos iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išimamos atskirai ir laikomos nustatytoje vietoje tolesniam apdorojimui pagal Reglamento (ES) 2023/1542 70 straipsnio 3 dalį.

5. Dalys, komponentai ir medžiagos, iš kurių pašalinti teršalai, tvarkomi ir ženklinami pagal Direktyvos 2008/98/EB 18 ir 19 straipsnius.

6. Leidimą turinti apdorojimo įmonė dokumentuoja teršalų šalinimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, įrašydama VIII priedo B dalies 4 punkte nurodytą informaciją, ir perduoda tą informaciją apie kiekvienus kalendorinius metus valstybės narės kompetentingai institucijai.

*29 straipsnis*

**Privalomas dalių ir komponentų išėmimas, kad juos būtų galima pakartotinai naudoti, perdaryti, atnaujinti ir perdirbti, prieš smulkinant transporto priemonę**

1. Nuo 2029 m. rugsėjo 1 d. leidimą turinčios apdorojimo įmonės užtikrina, kad atlikus 28 straipsnyje nurodytas teršalų šalinimo operacijas, prieš smulkinant arba presuojant eksploatuoti netinkamas transporto priemones iš jų būtų išimtos VIII priedo C dalyje išvardytos dalys ir komponentai.

Leidimą turinčios apdorojimo įmonės išima VII priedo C dalyje išvardytas dalis ir komponentus, turinčius pakartotinio naudojimo, perdarymo ar atnaujinimo potencialą, jų nesugadindamos.

Šios dalies antra pastraipa netaikoma, jei leidimą turinti apdorojimo įmonė įrodo, kad dėl VIII priedo C dalyje išvardytų dalių ir komponentų išmontavimo rankiniu būdu, pusiau automatinio ar automatinio išmontavimo nesugadinant patiriama neproporcingų ekonominių išlaidų, kurių negalima kompensuoti pajamomis, kurių tikimasi iš tų dalių ir komponentų pakartotinio naudojimo, perdarymo ar atnaujinimo.

2. Nereikalaujama, kad leidimą turinti apdorojimo įmonė išimtų VIII priedo C dalyje išvardytas dalis ir komponentus, išskyrus tas dalis ir komponentus, kurie turi būti išimti nesugadinant pagal šio straipsnio 1 dalį, jei ji įrodo, kad naudojant po smulkinimo taikomas technologijas medžiagos atskiriamos nuo VIII priedo C dalies antroje skiltyje nurodytų dalių ir komponentų taip pat veiksmingai, kaip atliekant išmontavimo rankiniu būdu procesus, pusiau automatizuotus arba automatizuotus išmontavimo procesus, ir kad laikomasi VIII priedo G dalies 1 ir 2 punktuose nustatytų kriterijų ir ribinių verčių.

Taikant pirmą pastraipą, leidimą turinti apdorojimo įmonė pateikia VIII priedo G dalies 3 punkte nurodytą informaciją.

3. Neskaitant Direktyvos 2008/98/EB 35 straipsnyje nustatytų pareigų, leidimą turinčios apdorojimo įmonės saugo įrašus apie eksploatuoti netinkamas transporto priemones, kurios apdorojamos prieš tai neišėmus dalių, komponentų ir medžiagų pagal šio straipsnio 2 dalį, įskaitant atitinkamų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo įmonių pavadinimą ir adresą bei VIN.

Pagal 50 straipsnio 6 dalį leidimą turinčios apdorojimo įmonės kompetentingai institucijai pateikia šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytuose įrašuose esančią informaciją.

*30 straipsnis*

**Išimtoms dalims ir komponentams taikomi reikalavimai**

1. Visos dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės pagal 29 straipsnio 1 dalį, vertinami siekiant nustatyti, ar jie tinkami:

a) pakartotinai naudoti pagal VIII priedo D dalies 1 punkto a papunktį,

b) perdaryti arba atnaujinti pagal VIII priedo D dalies 1 punkto b papunktį,

c) perdirbti arba

d) kitaip apdoroti atsižvelgiant į VIII priedo F dalyje nustatytus specialiuosius apdorojimo reikalavimus.

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

2. Išimtos dalys ir komponentai, tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti arba atnaujinti:

a) paženklinami pagal VIII priedo D dalies 2 punktą ir

b) tinkamai apsaugomi nuo žalos transportavimo, pakrovimo ir iškrovimo metu.

3. VIII priedo E dalyje išvardytos dalys ir komponentai pakartotinai nenaudojami, išskyrus atvejus, kai 1 dalyje nurodytu vertinimu patvirtinama, kad tų dalių ir komponentų naudojimas atitinka taikytinus transporto priemonių reikalavimus, nustatytus reglamentuose (ES) 2018/858 ir (ES) Nr. 168/2013. Tos dalys ir komponentai gali būti perduoti kitam ekonominės veiklos vykdytojui pakartotinai naudoti tik tuo atveju, jei jas įmontuos kvalifikuotas remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojas.

4. Iš eksploatuoti netinkamų arba remontuojamų ir prižiūrimų transporto priemonių išimtos dalys ir komponentai, kurie įvertinami kaip tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti arba atnaujinti, nelaikomi atliekomis. Leidimą turinčios apdorojimo įmonės atitinkamų nacionalinių institucijų prašymu pateikia joms:

a) dokumentus, kuriais patvirtinamas 1 dalyje nurodytas vertinimas, kad dalys ir komponentai yra tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, ir

b) sąskaitos arba sutarties, susijusios su dalių arba komponentų perdavimu, kopiją.

5. Šis straipsnis netaikomas baterijoms – joms taikomas Reglamentas (ES) 2023/1542.

6. Leidimą turinčios apdorojimo įmonės užtikrina, kad išimtos dalys ir komponentai, kurie nėra tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, būtų siunčiami apdoroti pagal 1 dalies pirmos pastraipos c ir d punktus.

*31 straipsnis*

**Prekyba naudotomis, perdarytomis arba atnaujintomis dalimis ir komponentais**

1. Nuo 2029 m. rugsėjo 1 d. bet kuris ekonominės veiklos vykdytojas, parduodantis naudotas, perdarytas arba atnaujintas atsargines dalis ir komponentus, užtikrina, kad dalys ir komponentai būtų paženklinti leidimą turinčių apdorojimo įmonių pagal 30 straipsnio 2 dalies a punktą.

2. Parduodami vartotojams naudotas, perdarytas ar atnaujintas dalis ir komponentus, ekonominės veiklos vykdytojai užtikrina, kad tos dalys ir komponentai galėtų išlaikyti reikiamas funkcijas ir veikimą įprastai juos naudojant ir atitiktų kitus reikalavimus, taikomus parduodamoms prekėms pagal Direktyvą (ES) 2019/771.

3. 1 ir 2 dalies reikalavimai ekonominės veiklos vykdytojams taikomi nepriklausomai nuo naudojamo prekybos būdo, įskaitant pardavimą internetu.

*32 straipsnis*

**Dalių ir komponentų pakartotinis naudojimas, perdarymas ir atnaujinimas**

1. Nuo 2029 m. rugsėjo 1 d. valstybės narės imasi reikiamų paskatų, kad paskatintų pakartotinai naudoti, perdaryti, modifikuoti ir atnaujinti dalis ir komponentus, išimtus transporto priemonės naudojimo etapu arba gyvavimo ciklo pabaigos etapu.

Pirmoje pastraipoje nurodytos paskatos gali apimti:

a) reikalavimą, kad techninės priežiūros ir remonto veiklos vykdytojai siūlytų klientams taisyti transporto priemonę naudojant naudotas, perdarytas ar atnaujintas atsargines dalis ir komponentus, kartu su pasiūlymu remontuoti transporto priemonę naudojant naujas dalis ir komponentus, jei toks reikalavimas būtų suformuluotas taip, kad dėl tokio reikalavimo labai mažoms ir mažosioms įmonėms neatsirastų pernelyg didelių išlaidų ar administracinės naštos;

b) ekonomines paskatas, skirtas naudotų, perdarytų ar atnaujintų atsarginių dalių ir komponentų rinkai skatinti.

2. Valstybės narės į atliekų prevencijos programas, kurių reikalaujama pagal Direktyvos 2008/98/EB 29 straipsnį, įtraukia šio straipsnio 1 dalyje nurodytas paskatas.

3. Komisija padeda valstybėms narėms keistis informacija ir geriausia praktika, susijusia su 1 dalyje nurodytomis paskatomis.

Komisija stebi valstybių narių teikiamų paskatų veiksmingumą.

*33 straipsnis*

**Pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgavimo tikslai**

1. Nuo 2030 m. sausio 1 d. valstybės narės priima būtinas priemones, kuriomis užtikrinama, kad gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, jei jos paskirtos pagal 17 straipsnio 1 dalį, užtikrintų, kad atliekų tvarkymo subjektai pasiektų šiuos tikslus:

a) pakartotinis naudojimas ir atgavimas, skaičiuojant kartu, turi sudaryti bent 95 proc. vidutinio vienos transporto priemonės svorio, neįskaitant baterijų, per metus;

b) pakartotinis naudojimas ir perdirbimas, skaičiuojant kartu, turi sudaryti bent 85 proc. vidutinio vienos transporto priemonės svorio, neįskaitant baterijų, per metus.

2. Nuo 2032 m. sausio 1 d. valstybės narės priima būtinas priemones, kuriomis užtikrinama, kad gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, jei jos paskirtos pagal 17 straipsnio 1 dalį, užtikrintų, kad atliekų tvarkymo subjektai pasiektų metinį plastiko perdirbimo tikslą – bent 30 proc. bendro vidutinio plastiko, esančio eksploatuoti netinkamose transporto priemonėse, svorio.

Į pirmoje pastraipoje nurodyto perdirbto plastiko svorį ir bendrą plastiko svorį neįtraukiami elastomerai, reaktoplastikai, išskyrus poliuretano putas, naudojamas kaip paklotinė medžiaga, ir plastikas, kurio sudėtyje yra bet kuri Reglamento (ES) 2019/1021 7 straipsnyje nurodyta medžiaga arba kuris yra užterštas bet kuria iš tų medžiagų, kai viršijamos to reglamento IV priede nustatytos ribos.

*34 straipsnis*

**Draudimas šalinti neinertines atliekas sąvartynuose**

Nuo 2029 m. rugsėjo 1 d. po eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo jas susmulkinant gautos sunkiosios ir lengvosios frakcijos, kurių sudėtyje yra neinertinių atliekų, nepriimamos į sąvartynus, jei šių frakcijų kiekis viršija VIII priedo G dalies 2 punkto d ir e papunkčiuose nustatytas ribines vertes.

*35 straipsnis*

**Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimas**

1. Eksploatuoti netinkamos transporto priemonės gali būti apdorojamos ne atitinkamoje valstybėje narėje arba ne Sąjungoje, jei eksploatuoti netinkamų transporto priemonių arba jų apdorojimo proceso metu susidariusios atliekos vežamos laikantis Reglamento (ES) 2024/1157.

2. Pagal šio straipsnio 1 dalį iš Sąjungos į trečiąją valstybę vežamos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės įskaitomos vykdant 33 straipsnyje nustatytas pareigas ir tikslus tik jeigu eksploatuoti netinkamų transporto priemonių eksportuotojas pateikia paskirties kompetentingos institucijos patvirtintus patvirtinamuosius dokumentus, kuriais įrodoma, kad apdorojimas buvo atliktas sąlygomis, kurios laikomos lygiavertėmis šiame reglamente nustatytiems reikalavimams ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytiems aplinkos apsaugos ir žmonių sveikatos reikalavimams.

V SKYRIUS

**NUOSAVYBĖS TEISĖS PERDAVIMAS IR NAUDOTŲ IR EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ATSKYRImas**

*36 straipsnis*

**Naudotų transporto priemonių nuosavybės teisės perdavimas Sąjungoje**

1. Siekdamas perduoti naudotos transporto priemonės nuosavybės teisę Sąjungoje, ekonominės veiklos vykdytojas bet kuriam fiziniam ar juridiniam asmeniui, norinčiam įsigyti atitinkamos transporto priemonės nuosavybės teisę, pateikia dokumentus, įrodančius, kad transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti, nepriklausomai nuo naudojamo prekybos metodo, įskaitant specialius ekonominės veiklos vykdytojams skirtus aukcionus, nuotolinės prekybos sutartis ar interneto platformas. Tais dokumentais įrodoma, kad transporto priemonė yra tinkama eksploatuoti, arba juos sudaro vertinimas pagal I priedą, kuriuo įrodoma, kad transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti.

2. Siekiant perduoti naudotos transporto priemonės nuosavybės teisę Sąjungoje, fiziniai asmenys, kurie nėra ekonominės veiklos vykdytojai, 1 dalyje nurodytus dokumentus privalo pateikti tik tuo atveju, jei:

a) draudimo bendrovė deklaruoja transporto priemonės visišką ekonominį praradimą;

b) pardavimas vykdomas tik per interneto platformą, fiziškai neperduodant transporto priemonės tarp pardavėjo ir pirkėjo ar jo vardu veikiančio asmens.

*37 straipsnis*

**Transporto priemonės statusas**

1. Vertindama į eismo įvykį patekusiai transporto priemonei padarytą žalą, draudimo bendrovė ar kitas jos vardu vertinimą atliekantis automobilių pramonės ekspertas pagal I priedą taip pat įvertina, ar transporto priemonė yra eksploatuoti netinkama transporto priemonė.

2. Kompetentingos institucijos gali reikalauti, kad kilus abejonėms, ar naudota transporto priemonė yra eksploatuoti netinkama transporto priemonė, transporto priemonės savininkas pateiktų dokumentus, kad atitinkama transporto priemonė nėra eksploatuoti netinkama transporto priemonė. Tuos dokumentus sudaro vertinimas pagal I priedą arba galiojanti techninės apžiūros pažyma.

3. Komisijai pagal šio reglamento 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas šis reglamentas išbraukiant I priede išvardytus kriterijus siekiant nustatyti, ar naudota transporto priemonė yra eksploatuoti netinkama transporto priemonė, su sąlyga, kad dėl technologinės pažangos atsekamumo, tinkamumo remontuoti ir saugos srityje gali būti pateisinamas atvejų, kai transporto priemonė laikoma eksploatuoti netinkama transporto priemone, apribojimas.

VI SKYRIUS

**NAUDOTŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPORTAS Į TREČIĄSIAS VALSTYBES**

*38 straipsnis*

**Naudotų transporto priemonių eksporto į trečiąsias valstybes kompetentinga institucija**

1. Valstybės narės paskiria vieną ar daugiau kompetentingų institucijų, atsakingų už šiame skyriuje nustatytų pareigų vykdymą.

2. Ne vėliau kaip 2027 m. rugsėjo 30 d. valstybės narės praneša Komisijai pagal 1 dalį paskirtų kompetentingų institucijų pavadinimus ir adresus. Valstybės narės, nepagrįstai nedelsdamos, informuoja Komisiją apie bet kokius tų kompetentingų institucijų pavadinimų ar adresų pasikeitimus.

*39 straipsnis*

**Naudotų transporto priemonių eksporto kontrolė ir reikalavimai**

1. Nuo 2031 m. rugsėjo 1 d. eksportuoti skirtoms naudotoms transporto priemonėms taikoma šiame skyriuje nustatyta kontrolė ir reikalavimai.

2. Šiuo skyriumi nedaroma poveikio jokių kitų šio reglamento nuostatų, taip pat kitų Sąjungos teisės aktų, kuriais reglamentuojamas prekių išleidimas eksportui, visų pirma Reglamento (ES) Nr. 952/2013 ir jo 46, 47, 267 ir 269 straipsnių taikymui.

3. Naudotos transporto priemonės gali būti eksportuojamos tik jei jos:

a) nėra eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir

b) atitinka techninės apžiūros reikalavimus eksporto deklaracijos pateikimo dieną, išskyrus atvejus, kai jos yra pripažintos ypatingos kultūrinės svarbos transporto priemonėmis pagal 2 straipsnio 2 dalies f punktą ir II priedą.

4. Apie kiekvieną eksportuoti skirtą naudotą transporto priemonę muitinei pateikiama tokia informacija (arba suteikiama jos prieiga):

a) naudotos transporto priemonės VIN ir valstybės narės, kurioje transporto priemonė paskutinį kartą registruota, identifikavimo duomenys;

b) pareiškimas, kuriuo patvirtinama, kad naudota transporto priemonė atitinka šio straipsnio 3 dalyje nustatytus reikalavimus, arba pažymėjimas, kaip nurodyta II priede.

5. Siekiant patikrinti, ar laikomasi šio skyriaus reikalavimų dėl leidimo išleisti eksportui naudotą transporto priemonę:

a) kol pradės veikti 46 straipsnio 4 dalyje nurodyta sąsaja, muitinė keičiasi informacija ir bendradarbiauja su kompetentingomis institucijomis pagal 45 straipsnį ir prireikus į tokį keitimąsi informacija ir bendradarbiavimą atsižvelgia suteikdama leidimą naudotą transporto priemonę išleisti eksportui;

b) pradėjus veikti 46 straipsnio 4 dalyje nurodytai sąsajai, taikomas 40 straipsnis, 41 straipsnio 2 ir 3 dalys ir 43 straipsnio 3 dalis, o pranešimai ir kitos rūšies keitimasis informacija pagal 42, 43 ir 44 straipsnius vykdomi naudojantis tomis elektroninėmis sistemomis.

6. Eksportuoti skirta naudota transporto priemonė:

a) negali būti įtraukiama į deklaranto tvarkomą apskaitos registrą pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 182 straipsnį;

b) jai negali būti taikoma savikontrolė pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 185 straipsnį.

*40 straipsnis*

**Automatinis informacijos apie transporto priemonės statusą tikrinimas**

1. Prieš naudotą transporto priemonę išleisdama eksportui, muitinė elektroniniu būdu ir automatiškai per 46 straipsnio 4 dalyje nurodytas elektronines sistemas patikrina, ar transporto priemonė, remiantis VIN ir informacija apie paskutinės registracijos valstybę narę, atitinka techninės apžiūros reikalavimus. Ta pareiga netaikoma transporto priemonėms, kurios yra pripažintos ypatingos kultūrinės svarbos transporto priemonėmis pagal 2 straipsnio 2 dalies f punktą ir II priedą.

2. Jeigu muitinei pateikta informacija arba informacija, prie kurios suteikta prieiga, neatitinka nacionaliniuose transporto priemonių registruose ir nacionalinėse elektroninėse techninės apžiūros sistemose pagal 1 dalį pateiktos informacijos, muitinė tos transporto priemonės eksportui neišleidžia ir per tas sistemas apie tai informuoja atitinkamą fizinį ar juridinį asmenį.

*41 straipsnis*

**Rizikos valdymas ir muitinis tikrinimas**

1. 39 straipsnio nuostatų vykdymo užtikrinimo tikslais muitinė pagal nuostatas dėl rizikos valdymo ir muitinio tikrinimo, nustatytas pagal Reglamentą (ES) Nr. 952/2013 , atlieka eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių kontrolę. Nedarant poveikio šio 40 straipsniui, tokia kontrolė visų pirma grindžiama Reglamente (ES) Nr. 952/2013 nustatyta rizikos analize.

2. Be šio straipsnio 1 dalyje nurodyto rizikos valdymo, pradėjus veikti 46 straipsnyje nurodytai sąsajai, 46 straipsnio 1 dalyje nurodytose elektroninėse sistemose saugoma informacija, o muitinė automatiškai elektroniniu būdu per 46 straipsnio 4 dalyje nurodytą sąsają patikrina, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka specialias sąlygas, susijusias su aplinkos apsauga arba kelių eismo saugumu pagal šio straipsnio 3 dalį.

3. Komisijai pagal 51 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nuostatomis, kuriomis nustatomos šio straipsnio 2 dalyje nurodytos atitikties sąlygos dėl specialiųjų sąlygų, taikomų trečiojoje valstybėje, į kurią importuojama, importuojamoms naudotoms transporto priemonėms, susijusių su aplinkos apsauga ir kelių eismo saugumu, kai apie tokias sąlygas ta trečioji valstybė yra pranešusi Komisijai. Tos sąlygos patikrinamos pagal 46 straipsnio 1 dalyje nurodytose elektroninėse sistemose esančią informaciją.

4. Komisija specialiame interneto portale paskelbia ir reguliariai atnaujina 3 dalyje nurodytas trečiųjų valstybių nustatytas specialiąsias sąlygas, apie kurias jai pranešta, susijusias su aplinkos apsauga ar kelių eismo saugumu.

*42 straipsnis*

**Sustabdymas**

1. Jei yra pagrįstų priežasčių manyti, kad eksportuoti skirta naudota transporto priemonė neatitinka šio skyriaus reikalavimų, muitinė nedelsdama sustabdo tos naudotos transporto priemonės išleidimą eksportui, nedelsdama apie sustabdymą praneša pagal 38 straipsnį paskirtoms kompetentingoms institucijoms ir perduoda visą susijusią informaciją, kurios reikia, kad kompetentingos institucijos galėtų nustatyti, ar naudota transporto priemonė atitinka šio reglamento reikalavimus ir gali būti išleista eksportui.

2. Siekdamos nustatyti, ar naudota transporto priemonė, kuriai taikomas 1 dalyje nurodytas sustabdymas, atitinka šį reglamentą, kompetentingos institucijos gali prašyti, kad bet kuris asmuo, dalyvaujantis tos naudotos transporto priemonės eksporte, pateiktų papildomos informacijos, įskaitant informaciją apie transporto priemonės pardavimą ar nuosavybės teisės perdavimą, pavyzdžiui, sąskaitos faktūros arba sutarties kopiją, ir dokumentus, įrodančius, kad ta naudota transporto priemonė skirta tolesniam naudojimui.

*43 straipsnis*

**Išleidimas eksportui**

1. Tais atvejais, kai pagal 42 straipsnį buvo sustabdytas transporto priemonės išleidimas eksportui, ta naudota transporto priemonė išleidžiama eksportui, jei visi su tokiu išleidimu susiję reikalavimai ir formalumai įvykdyti ir tenkinama viena iš šių sąlygų:

a) pagal 38 straipsnį paskirtos kompetentingos institucijos per keturias darbo dienas nuo sustabdymo pradžios nepareikalavo, kad muitinė toliau išlaikytų sustabdymą, arba

b) pagal 38 straipsnį paskirtos kompetentingos institucijos informavo muitinę apie savo sutikimą išleisti eksportui pagal šį skyrių.

2. Išleidimas eksportui nelaikomas atitikties Sąjungos teisei, visų pirma šiam reglamentui arba Reglamentui (ES) Nr. 952/2013, įrodymu.

3. Muitinė per 46 straipsnio 4 dalyje nurodytą sąsają apie transporto priemonės išvežimą iš Sąjungos automatiškai praneša valstybės narės, kurioje transporto priemonė buvo paskutinį kartą registruota , transporto priemonių registravimo institucijai. Transporto priemonių registravimo institucija savo nacionaliniame transporto priemonių registre užregistruoja, kad transporto priemonė buvo eksportuota į trečiąją valstybę.

*44 straipsnis*

**Atsisakymas išleisti eksportui**

1. Jei kompetentinga institucija padaro išvadą, kad naudota transporto priemonė, apie kurios eksporto leidimo sustabdymą pranešta pagal 42 straipsnį, neatitinka šio skyriaus reikalavimų, kompetentinga institucija nedelsdama pareikalauja, kad muitinė neišleistų jos eksportui, ir apie tai jai praneša.

2. Gavusi kompetentingos institucijos pranešimą pagal 1 dalį, muitinė neišleidžia naudotos transporto priemonės eksportui.

*45 straipsnis*

**Institucijų bendradarbiavimas ir keitimasis informacija**

1. Valstybių narių kompetentingos institucijos tarpusavyje padeda viena kitai įgyvendinti šį skyrių, keisdamosi informacija dvišaliu lygmeniu, visų pirma siekdamos patikrinti transporto priemonės statusą, be kita ko, patikrinti jos registracijos statusą valstybėje narėje, kurioje ji anksčiau buvo registruota.

2. Kai tinkama, valstybių narių kompetentingos institucijos taip pat bendradarbiauja su trečiųjų valstybių administracinėmis institucijomis. Toks bendradarbiavimas gali apimti dalijimąsi atitinkama informacija, bendrus patikrinimus ir kitų formų savitarpio pagalbą, kuri laikoma būtina siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi taikomų įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių naudotų transporto priemonių eksportą.

3. Muitinė ir valstybių narių kompetentingos institucijos bendradarbiauja pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 47 straipsnio 2 dalį ir keičiasi, be kita ko, elektroninėmis priemonėmis, informacija, būtina jų funkcijoms pagal šį reglamentą vykdyti. Pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 12 straipsnio 1 dalį ir 16 straipsnio 1 dalį muitinė gali perduoti konfidencialią informaciją, kurią muitinė gavo vykdydama savo funkcijas arba kuri muitinei buvo pateikta konfidencialiai, valstybės narės, kurioje yra įsisteigęs veiklos vykdytojas arba prekiautojas, kompetentingai institucijai.

4. Jeigu kompetentingos institucijos yra gavusios informacijos pagal 1–3 dalis, tos kompetentingos institucijos gali tą informaciją perduoti kitų valstybių narių kompetentingoms institucijoms.

5. Su rizika susijusia informacija keičiasi:

a) muitinė pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 46 straipsnio 5 dalį;

b) muitinė ir Komisija pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 47 straipsnio 2 dalį;

c) muitinė ir kompetentingos institucijos, įskaitant kitų valstybių narių kompetentingas institucijas, pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 47 straipsnio 2 dalį.

*46 straipsnis*

**Elektroninės sistemos**

1. Keistis VIN numeriais bei informacija apie transporto priemonių registraciją ir techninę būklę nacionaliniai transporto priemonių registrai ir valstybių narių elektroninės techninės apžiūros sistemos naudoja Komisijos sukurtą MOVE-HUB elektroninę sistemą; ji taip pat naudojama sujungti su ES muitinės vieno langelio aplinka, kai tai reikalinga šiame skyriuje nustatytiems patikrinimams ir reikalavimams vykdyti.

2. 1 dalyje nurodyta MOVE-HUB elektroninė sistema užtikrina bent šias funkcijas:

a) duomenų keitimąsi realiuoju laiku su nacionaliniais transporto priemonių registrais ir nacionalinėmis elektroninėmis valstybių narių techninės apžiūros sistemomis, su kuriomis ji sujungta;

b) sudaro sąlygas automatiškai elektroniniu būdu patikrinti Direktyvos 2014/45/ES II priede nurodytoje techninės apžiūros pažymoje pateiktus duomenis, transporto priemonės pirmosios registracijos datą ir valstybę narę, kurioje transporto priemonė buvo paskutinį kartą registruota, kaip nurodyta Direktyvoje 1999/37/EB, siekiant nustatyti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka 39 straipsnyje, 40 straipsnio 1 dalyje ir 41 straipsnyje nustatytus reikalavimus;

c) sujungti su ES muitinės vieno langelio aplinka pagal Reglamentą (ES) 2022/2399, kad būtų galima keistis duomenimis ir padėti vykdyti 40 straipsnio 1 dalyje ir 41 straipsnio 2 dalyje nurodytą keitimosi informacija procesą, taip pat remti 42, 43 ir 44 straipsniuose nurodytus pranešimus;

d) bendradarbiavimo su trečiosiomis valstybėmis pagal 45 straipsnio 2 dalį tikslais leisti elektroniniu būdu keistis informacija su trečiųjų valstybių kompetentingomis institucijomis, kurios pagal 41 straipsnio 2 dalį pranešė Komisijai apie specialias jų taikomas naudotų transporto priemonių importo sąlygas.

3. Valstybės narės sujungia savo nacionalinius transporto priemonių registrus ir nacionalines elektronines techninės apžiūros sistemas su 1 dalyje nurodyta MOVE-HUB elektronine sistema. Ta sąsaja turi pradėti veikti per dvejus metus nuo 5 dalyje nurodyto įgyvendinimo akto priėmimo.

4. Komisija sujungia šio straipsnio 1 dalyje nurodytą MOVE-HUB sistemą su Reglamento (ES) 2022/2399 4 straipsnyje nustatyta Europos Sąjungos muitinės vieno langelio sertifikatų mainų sistema, kad būtų galima atlikti 40 straipsnyje ir 41 straipsnio 2 dalyje nurodytą automatizuotą kontrolę ir vykdyti 42, 43 ir 44 straipsniuose nurodytus pranešimus. Šia sąsaja turi būti įdiegta per ketverius metus nuo atitinkamo šio straipsnio 5 dalyje nurodyto įgyvendinimo akto priėmimo dienos.

5. Komisija ne vėliau kaip 2028 m. rugsėjo 30 d. priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma 2 dalyje nurodytų MOVE-HUB funkcijų įgyvendinimo tvarka, įskaitant technines priemones, būtinas nacionalinių elektroninių sistemų sujungimui su MOVE-HUB, prijungimo prie MOVE-HUB sąlygas, nacionalinių sistemų perduotinus duomenis ir tų duomenų perdavimo per tarpusavyje sujungtas nacionalines sistemas formatą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 52 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

VII SKYRIUS

**VYKDYMO UŽTIKRINIMAS**

*47 straipsnis*

**Patikrinimai**

1. Siekdamos užtikrinti šio reglamento vykdymą, valstybės narės nustato tikrinimo strategijas, kuriomis siekiama nustatyti neteisėtą veiklą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir jų dalių bei komponentų surinkimo, apdorojimo ir eksporto srityje. Tose strategijose nustatomi 2, 3 ir 4 dalyse nurodyti patikrinimai.

2. Siekdamos užtikrinti šio reglamento vykdymą, valstybės narės tikrina:

a) leidimą turinčias apdorojimo įmones;

b) surinkimo punktus;

c) kitas įmones ir ekonominės veiklos vykdytojus, kurie gali būti susiję su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, apdorojimu ir eksportu arba naudotų atsarginių dalių ir komponentų pardavimu.

3. Bendras 2 dalyje išvardytų veiklos vykdytojų, kurie turi būti tikrinami kiekvienais kalendoriniais metais, skaičius sudaro ne mažiau kaip 10 proc. 2 dalies a ir b punktuose išvardytų veiklos vykdytojų.

4. Valstybės narės taip pat atlieka reguliarius ir rizika grindžiamus naudotų transporto priemonių eksporto patikrinimus, kad patikrintų, ar laikomasi 39 straipsnio.

5. Siekdamos naudotas transporto priemones atskirti nuo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, valstybių narių kompetentingos institucijos gali tikrinti, ar naudotų transporto priemonių, kurios, kaip įtariama, yra netinkamos eksploatuoti transporto priemonės, siuntos atitinka 36 straipsnyje bei I priede nustatytus reikalavimus, ir tokias siuntas atitinkamai stebėti.

6. Jei valstybės narės kompetentingos institucijos nustato, kad numatytoje naudotų transporto priemonių siuntoje yra viena ar daugiau eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, gali būti pareikalauta, kad tų transporto priemonių vežimą organizuojantys asmenys padengtų transporto priemonių, kurios, kaip įtariama, yra eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, atitinkamų analizių, patikrinimo ir saugojimo išlaidas.

*48 straipsnis*

**Nacionalinio lygmens ir valstybių narių bendradarbiavimas vykdymo užtikrinimo srityje**

1. Valstybės narės nustato veiksmingus mechanizmus, kuriais naudodamosi visos atitinkamos kompetentingos institucijos, dalyvaujančios užtikrinant šio reglamento vykdymą, galėtų nacionaliniu lygmeniu bendradarbiauti ir koordinuoti savo veiklą rengiant ir įgyvendinant vykdymo užtikrinimo politiką ir veiklą, susijusią su transporto priemonių registracijos, išregistravimo, registracijos sustabdymo bei panaikinimo, sunaikinimo pažymėjimų išdavimo, naudotų transporto priemonių eksporto stebėsena, taip pat neteisėto eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo ir eksporto prevencija.

2. Valstybės narės dvišaliu ir daugiašaliu pagrindu bendradarbiauja, kad palengvintų neteisėto eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo ir eksporto prevenciją ir nustatymą bei spręstų dingusių transporto priemonių problemą. Naudodamosi 46 straipsnyje nurodyta elektronine keitimosi informacija sistema, jos keičiasi atitinkama informacija apie transporto priemonių registravimą, išregistravimą, registracijos sustabdymą ir panaikinimą. Jos taip pat keičiasi atitinkama informacija apie leidimą turinčias apdorojimo įmones bei remonto ir techninės priežiūros subjektus, kuriems nesuteiktas leidimą turinčių apdorojimo įmonių statusas, taip pat apie kitas įmones ir ekonominės veiklos vykdytojus, kurie gali atlikti operacijas, susijusias su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu. Jos reguliariai dalijasi informacija, patirtimi ir žiniomis apie neteisėtą veiklą, susijusią su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis, vykdymo užtikrinimo priemones ir bendrus veiksmus sukurtose struktūrose, pavyzdžiui, vykdymo užtikrinimo tinkluose, agentūrose ir pagal šio reglamento 52 straipsnį įsteigtame komitete.

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

3. Valstybės narės praneša Komisijai, kurie jų nuolatiniai darbuotojai yra atsakingi už šio straipsnio 2 dalyje ir 45 straipsnyje nurodytą bendradarbiavimą.

*49 straipsnis*

**Sankcijos**

Ne vėliau kaip 2029 m. rugsėjo 1 d. valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikytinų už šio reglamento 15 straipsnio 1 dalies, 16 straipsnio, 18 straipsnio 1 dalies, 22 straipsnio 1 ir 2 dalių, 23 ir 24 straipsnių, 25 straipsnio 1 ir 2 dalių, 26–31 straipsnių ir 33, 34, 36, 37 ir 39 straipsnių pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad jos būtų įgyvendintos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės nedelsdamos praneša apie tas taisykles ir tas priemones Komisijai ir nedelsdamos jai praneša apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus.

*50 straipsnis*

**Duomenų teikimas Komisijai**

1. Ne vėliau kaip 2029 m. rugsėjo 1 d. valstybės narės viešai skelbia toliau nurodytus apibendrintus kiekvienų kalendorinių metų duomenis Komisijos pagal 5 dalį nustatyta forma, kurie grindžiami iš gamintojų, gamintojo atsakomybę perimančių organizacijų ir atliekų tvarkymo subjektų gauta informacija ir duomenimis:

a) valstybėje narėje registruotų transporto priemonių skaičių;

b) transporto priemonių, pirmą kartą patiektų rinkai valstybės narės teritorijoje, skaičių;

c) valstybėje narėje surinktų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, iš kurių pašalinti teršalai, skaičių ir svorį;

d) valstybės narės teritorijoje perdirbtų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių skaičių ir svorį;

e) eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, eksportuotų arba išvežtų tolesniam apdorojimui į kitą valstybę narę arba trečiąją valstybę, skaičių ir svorį;

f) eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, importuotų arba atvežtų tolesniam apdorojimui iš trečiosios valstybės, skaičių ir svorį;

g) naudotų transporto priemonių, išleistų eksportuoti, skaičių ir importuotų naudotų transporto priemonių skaičių;

h) išduotų sunaikinimo pažymėjimų skaičių;

i) bendrą toliau nurodytu tikslu iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išimtų dalių, komponentų ir medžiagų svorį ir, kai aktualu, kiekį:

i) pakartotinio naudojimo;

ii) perdarymo arba atnaujinimo;

iii) perdirbimo;

iv) atgavimo, įskaitant energijos gavybos iš atliekų;

v) šalinimo;

j) eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurios buvo apdorotos kitaip, nei nurodyta d punkte, skaičių ir svorį;

k) užpildymui naudojamų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių skaičių ir svorį;

l) 33 straipsnyje nustatytų tikslų, kuriuos pasiekė visi valstybėje narėje veikiantys atliekų tvarkymo subjektai, normas;

m) 29 straipsnio 2 dalyje numatytos išimties taikymą ir tai, kaip tą taikymą stebėjo duomenis teikianti valstybė narė;

n) duomenis apie gamintojo atsakomybę perimančias organizacijas, įskaitant jų atstovaujamų juridinių asmenų pavadinimus;

o) 21 straipsnio įgyvendinimo duomenis;

p) dalių ir komponentų, kuriuose yra atitinkamas kiekis iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išimtų svarbiausiųjų žaliavų, kiekį ir iš tų dalių ir komponentų atgautų svarbiausiųjų žaliavų kiekį.

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

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

2. Prie duomenų, kuriuos valstybės narės teikia pagal 1 dalį, pridedama kokybės patikros ataskaita. Ta informacija pateikiama Komisijos pagal 5 dalį nustatyta forma.

3. Valstybės narės kas penkerius metus parengia ataskaitą, kurioje apibendrina:

a) pagal 32 straipsnį nustatytas paskatas, kuriomis skatinama pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti dalis ir komponentus, ir jų numatomą poveikį;

b) pagal 49 straipsnį priimtų nuobaudų ir kitų sankcijų, numatytų jų nacionalinėje teisėje už šio reglamento pažeidimus, taikymą ir, be kita ko, pateikia pažeidimų, apie kuriuos pranešta, rūšių ir taikytų priemonių rūšių sąrašą;

c) pagal 47 straipsnį atliktų patikrinimų rezultatus;

d) eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir naudotų transporto priemonių apibrėžčių taikymo būdą, įskaitant praktinius sunkumus, su kuriais susidurta šiuo požiūriu.

Valstybės narės pateikia tą ataskaitą Komisijai per šešis mėnesius nuo ataskaitos apimamo penkerių metų laikotarpio pabaigos. Pirmoji ataskaita Komisijai pateikiama iki 2032 m. rugsėjo 1 d.

Komisija peržiūri valstybių narių pateiktas ataskaitas ir parengia bei paskelbia gautos informacijos ataskaitas, kad padėtų įvertinti, kaip šis reglamentas įgyvendinamas valstybėse narėse, ir palengvintų keitimąsi informacija apie valstybėse narėse taikomą geriausią praktiką.

4. Šio reglamento įgyvendinimo stebėsenos tikslais Komisija renka ir peržiūri pagal šį straipsnį pateiktą informaciją.

5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriuose nustatoma:

a) duomenų apskaičiavimo, tikrinimo ir teikimo pagal 1 dalį metodika ir taisyklės, be kita ko:

i) 1 dalies i, j, k ir p punktuose nurodytais tikslais išimtų dalių, komponentų ir medžiagų kiekio ir svorio nustatymo metodika;

ii) perdirbtų atliekų svorio nustatymo metodika, įskaitant skaičiavimo taškų ir matavimo taškų nustatymą, ir, jei reikia, galimybės taikyti vidutinius nuostolių koeficientus;

iii) 33 straipsnyje nurodyta pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgavimo tikslų pasiekimo apskaičiavimo ir tikrinimo metodika, įskaitant eksploatuoti netinkamų transporto priemonių mišrųjį smulkinimą su kitomis atliekomis, kaip nurodyta 27 straipsnyje ir VIII priedo G dalies 3 punkte.

b) 1 dalyje nurodytų duomenų teikimo Komisijai forma ir kokybės patikros ataskaitos forma.

Tie įgyvendinimo aktai priimami ne vėliau kaip 2029 m. kovo 31 d., laikantis 52 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

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

VIII SKYRIUS

**DELEGUOTIEJI ĮGALIOJIMAI IR KOMITETO PROCEDŪRA**

*51 straipsnis*

**Įgaliojimų delegavimas**

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. Įgaliojimai priimti 5 straipsnio 3 dalyje, 5 straipsnio 6 dalyje, 6 straipsnio 6–9 dalyse, 7 straipsnio 3 dalyje, 11 straipsnio 4 dalyje, 12 straipsnio 2 dalyje, 21 straipsnio 2 dalyje, 22 straipsnio 6 dalyje, 26 straipsnio 3 dalyje, 37 straipsnio 3 dalyje ir 41 straipsnio 3 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2026 m. rugpjūčio 13 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 5 straipsnio 3 dalyje, 5 straipsnio 6 dalyje, 6 straipsnio 6–9 dalyse, 7 straipsnio 3 dalyje, 11 straipsnio 4 dalyje, 12 straipsnio 2 dalyje, 21 straipsnio 2 dalyje, 22 straipsnio 6 dalyje, 26 straipsnio 3 dalyje, 37 straipsnio 3 dalyje ir 41 straipsnio 3 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 5 straipsnio 3 dalį, 5 straipsnio 6 dalį, 6 straipsnio 6–9 dalis, 7 straipsnio 3 dalį, 11 straipsnio 4 dalį, 12 straipsnio 2 dalį, 21 straipsnio 2 dalį, 22 straipsnio 6 dalį, 26 straipsnio 3 dalį, 37 straipsnio 3 dalį ir 41 straipsnio 3 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

*52 straipsnis*

**Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Direktyvos 2008/98/EB 39 straipsnį. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

IX SKYRIUS

**PAKEITIMAI**

*53 straipsnis*

**Reglamento (ES) 2023/1542 pakeitimai**

Reglamento (ES) 2023/1542 I priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento XII priedą.

*54 straipsnis*

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

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

*55 straipsnis*

**Reglamentų (ES) 2018/858 ir (ES) Nr. 168/2013 pakeitimai**

Reglamento (ES) 2018/858 II priedas ir Reglamento (ES) Nr. 168/2013 II priedas iš dalies keičiami pagal šio reglamento XI priedą.

X SKYRIUS

**BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS**

*56 straipsnis*

**Peržiūra**

1. Ne vėliau kaip 2035 m. gruodžio 31 d. Komisija peržiūri šio reglamento taikymą ir jo poveikį aplinkai, žmonių sveikatai bei bendrosios rinkos veikimui, parengia ataskaitą ir pateikia ją Europos Parlamentui bei Tarybai. Kai tikslinga, kartu su šia ataskaita pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant iš dalies pakeisti atitinkamas šio reglamento nuostatas.

2. Atsižvelgdama į technikos pažangą ir į valstybėse narėse įgytą praktinę patirtį, taip pat į Reglamento (EB) Nr. 1907/2006 peržiūrą, Komisija savo ataskaitoje įvertina:

a) poreikį išplėsti šio Reglamento, visų pirma II ir III skyrių ir IV skyriaus II skirsnio nuostatų, taikymo sritį, įtraukiant Reglamento (ES) Nr. 168/2013 4 straipsnio 2 dalyje apibrėžtų L kategorijos transporto priemones ir Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalyje nustatytų $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ir O kategorijų transporto priemones;

b) poreikį išplėsti nuostatų, taikomų transporto priemonėms, kurių tipas patvirtintas taikant daugiaetapį tipo patvirtinimą, ir kemperiams, taikymo sritį bei į šio reglamento taikymo sritį įtraukti priekabinius namelius;

c) poreikį išplėsti šio reglamento taikymo sritį, visų pirma VI skyriaus nuostatas, įtraukiant Reglamento (ES) Nr. 168/2013 4 straipsnio 2 dalyje apibrėžtas L kategorijos transporto priemones;

d) priemones, susijusias su informacijos apie transporto priemonėse esančias susirūpinimą keliančias medžiagas teikimu, ir poreikį nustatyti papildomas nuostatas dėl susirūpinimą keliančių medžiagų, kurios gali daryti poveikį kokybiškam transporto priemonių perdirbimui pasibaigus jų gyvavimo ciklui;

e) IV skyriuje nustatytas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo priemones, įskaitant 33 straipsnyje nustatytus tikslus ir poreikį juos peržiūrėti;

f) poreikį išplėsti šio reglamento taikymo sritį, kiek tai susiję su perdirbimo tikslų dydžiais, nustatytais 33 straipsnyje, įtraukiant transporto priemonių kategorijas, kurioms pagal šį reglamentą 33 straipsnis netaikomas;

g) pažeidimus ir 49 straipsnyje nustatytų sankcijų veiksmingumą, proporcingumą ir atgrasomumą;

h) poreikį iš dalies pakeisti 5 straipsnį.

i) tai, kokiu mastu buvo išspręsta dingusių transporto priemonių problema, įskaitant numanomą dingusių transporto priemonių skaičių, ir priemonių, susijusių su naudotų transporto priemonių eksportu, poveikį, taip pat tai, koks yra poreikis įtraukti tolesnes priemones, kuriomis būtų sprendžiamas transporto priemonių atsekamumo klausimas;

j) perdirbto plastiko kiekio reikalavimus, įskaitant perdirbimo įrenginių Sąjungoje ir už jos ribų tikslus ir pareigas, kaip nustatyta šio reglamento 6 straipsnio 1–4 dalyse, ir poreikį tuo remiantis atlikti peržiūrą, įskaitant su plienu ir aliuminiu susijusių pokyčių, susijusių su šio reglamento 6 straipsnio 7 ir 8 dalimis ir kitais atitinkamais Sąjungos teisės aktais, pavyzdžiui, Reglamentu (ES) 2025/40 arba Reglamentu (ES) 2024/1781, vertinimą, kad būtų užtikrintas nuoseklumas ir suderinimas;

k) 22 straipsnyje nustatytą išlaidų paskirstymo mechanizmą, taikomą transporto priemonėms, kurios nebetinkamomis eksploatuoti tampa kitoje valstybėje narėje, ir poreikį atlikti jo peržiūrą;

l) nuostatas dėl procesų, kurie gali turėti įtakos kokybiškam transporto priemonių perdirbimui joms tapus nebetinkamoms eksploatuoti;

m) nacionalinių atitikties techninės priežiūros reikalavimams kriterijų skirtumų poveikį naudotų transporto priemonių eksportui;

n) nacionalinių transporto priemonių registracijos sistemų veiksmingumą, sąveikumą ir patikimumą, taip pat jų tarpvalstybinį keitimąsi informacija užtikrinant tikslų transporto priemonių identifikavimą, statusą ir atsekamumą per visą jų gyvavimo ciklą, ypatingą dėmesį skiriant:

   i) laikino išregistravimo poveikį transporto priemonių įrašų tikslumui, prieinamumui ir atsekamumui, įskaitant jo vaidmenį nustatant dingusias transporto priemones;

   ii) poreikį nustatyti minimalius transporto priemonių išregistravimo visoje Sąjungoje reikalavimus, pavyzdžiui, nustatyti ilgiausią trukmę ir griežtas atnaujinimo sąlygas, kad būtų sustiprintas transporto priemonių atsekamumas ir užkirstas kelias neteisėtam jų apdorojimui.

3. Ne vėliau kaip 2033 m. gruodžio 31 d. Komisija, atsižvelgdama į Direktyvos (ES) 2018/2001 29 straipsnyje nustatytus tvarumo kriterijus ir visus tvarumo kriterijus, kurie turi būti nustatyti padangoms pagal Reglamentą (ES) 2024/1781, peržiūri naujose transporto priemonėse naudojamo biologinio plastiko ir elastomerų, gautų pakartotinai apdorojant padangas, technologinę plėtrą, aplinkosauginį ir ekonominį veiksmingumą ir prieinamumą.

4. Kai tinkama, remdamasi 3 dalyje nurodyta peržiūra, Komisija gali pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo:

a) nustatomi biologinių žaliavų, esančių transporto priemonėse naudojamame plastike, tvarumo reikalavimai;

b) nustatomi biologinių žaliavų, esančių transporto priemonėse naudojamame plastike, naudojimo didinimo tikslai;

c) nustatomi elastomerų, gautų perdirbus transporto priemonių padangas, naudojimo įtraukimo tikslai;

d) įvertinama, kokiu mastu b punkte nurodyti tikslai gali būti derinami su 6 straipsnio 1 dalyje nustatytais tikslais arba prie jų pridedami;

e) įvertinama, kokiu mastu c punkte nurodyti tikslai gali būti derinami su 6 straipsnio 1 dalyje nustatytais tikslais;

f) kai tinkama, iš dalies pakeičiama Reglamento (ES) 2025/40 3 straipsnio 1 dalies 53 punkte nustatyta biologinės kilmės plastiko apibrėžtis, šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies 9 punkte pateikta plastiko apibrėžtis ir šio reglamento 6 straipsnio 1 dalyje nustatyta perdirbto plastiko tikslų taikymo sritis;

g) kai tinkama, iš dalies pakeičiama 6 straipsnio 2 dalyje nurodyta apskaičiavimo ir tikrinimo metodika ir reikalavimai Sąjungoje ir trečiosiose valstybėse esantiems įrenginiams, perdirbantiems elastomerus iš padangų.

5. Kai tinkama, siekiant užtikrinti veiksmingą ir vienodą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių atsekamumą ir remdamasi 2 dalies n punkte nurodyta peržiūra, Komisija gali pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl transporto priemonių išregistravimo taisyklių visoje Sąjungoje.

6. Ne vėliau kaip 2031 m. rugpjūčio 14 d. Komisija atlieka vertinimą, kad, remdamasi pagal 10 straipsnį pateiktomis deklaracijomis, įvertintų, ar fiziniai gamintojai daro pakankamą pažangą, kad įvykdytų 6 straipsnio 1 dalyje nustatytus perdirbto plastiko tikslus. Atliekant vertinimą visų pirma įvertinama:

a) tinkamų plastiko perdirbimo technologijų prieinamumas;

b) pakankamas perdirbto plastiko prieinamumas;

c) perdirbto plastiko kokybės lygis, palyginti su reikalaujamu saugos lygiu, ir

d) techniniai ir ekonominiai sunkumai siekiant perdirbto plastiko tikslų.

Remdamasi tuo vertinimu, Komisija, kai tinkama, gali pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiami 6 straipsnio 1 dalyje nustatyti tikslai, kad būtų numatytos nuostatos, leidžiančios nukrypti nuo toje dalyje nustatyto mažiausio kiekio procentais taikymo srities, laiko ar dydžio.

*57 straipsnis*

**Panaikinimas ir pereinamojo laikotarpio nuostatos**

1. Direktyva 2000/53/EB panaikinama nuo 2028 m. rugsėjo 1 d.

Tačiau toliau taikomos šios Direktyvos 2000/53/EB nuostatos:

a) 4 straipsnio 2 dalis ir II priedas – iki 2032 m. rugpjūčio 31 d.; tačiau Direktyvos 2000/53/EB II priedo 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) ir 16 įrašai nustoja būti taikomi nuo 2026 m. rugpjūčio 13 d.;

b) 5 straipsnio 4 dalies antra pastraipa, 6 straipsnio 3 dalies antra pastraipa, 7 straipsnio 1 dalis, 8 straipsnio 3 ir 4 dalys – iki 2029 m. rugpjūčio 31 d.;

c) 6 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa ir I priedas – iki 2029 m. rugpjūčio 31 d.;

d) 7 straipsnio 2 dalies b punktas – iki 2030 m. gruodžio 31 d.;

e) 9 straipsnio 1a dalies pirma ir trečia pastraipos, 1b ir 1d dalys – iki 2029 m. rugpjūčio 31 d.;

f) 9 straipsnio 1a dalies antra pastraipa – iki 2031 m. rugpjūčio 31 d.;

2. Direktyva 2005/64/EB panaikinama nuo 2032 m. rugpjūčio 31 d.

Tačiau jos 6 straipsnio 3 dalis panaikinama nuo 2029 m. rugpjūčio 31 d.

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

4. Nukrypstant nuo šio reglamento 8 straipsnio 2 dalies, iki 2032 m. rugpjūčio 14 d., kai tame straipsnyje daroma nuoroda į šio reglamento 4 straipsnį, tokia nuoroda laikoma nuoroda į Direktyvos 2005/64/EB 5 straipsnį.

Nukrypstant nuo šio reglamento 8 straipsnio 2 dalies, iki 2032 m. rugpjūčio 14 d., kai tame straipsnyje daroma nuoroda į šio reglamento 5 straipsnį, tokia nuoroda laikoma nuoroda į Direktyvos 2005/64/EB 6 straipsnio 2 dalį.

*58 straipsnis*

**Taikymas Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, kiek tai susiję su Šiaurės Airija**

1. 14 straipsnis Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, kiek tai susiję su Šiaurės Airija, taikomas tik 30 ir 31 straipsnių ir 35 straipsnio 1 dalies atžvilgiu.

2. 15–29, 32, 33 ir 34 straipsniai ir 35 straipsnio 2 dalis netaikomi Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, kiek tai susiję su Šiaurės Airija.

3. 47 straipsnio 2 dalies a punktas ir 47 straipsnio 3 dalis netaikomi Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, kiek tai susiję su Šiaurės Airija.

4. 48 straipsnio 1 ir 2 dalys netaikomos, kiek tai susiję su neteisėto eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo prevencija, Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, kiek tai susiję su Šiaurės Airija.

5. 48 straipsnio 2 dalis netaikoma, kiek tai susiję su keitimusi atitinkama informacija apie leidimą turinčias apdorojimo įmones, Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, kiek tai susiję su Šiaurės Airija.

6. 49 straipsnis netaikomas, kiek tai susiję su 15 straipsnio 1 dalimi, 16 straipsniu, 19 straipsnio 1 dalimi, 22 straipsnio 1 ir 2 dalimis, 23 straipsniu, 24 straipsniu, 25 straipsnio 1 ir 2 dalimis, 27–29 straipsniais, 33 straipsniu ir 34 straipsniu, Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, kiek tai susiję su Šiaurės Airija.

7. 50 straipsnio 1 dalies c, d ir h punktai, i punkto iii, iv ir v papunkčiai ir j, k, l, m, n ir o punktai ir 50 straipsnio 3 dalies a punktas netaikomi Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, kiek tai susiję su Šiaurės Airija.

*59 straipsnis*

**Įsigaliojimas ir taikymas**

1. Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

2. Jis taikomas nuo 2028 m. rugsėjo 1 d.

Tačiau 4 straipsnio 3 dalis, 5 straipsnio 2–9 dalys, 6 straipsnio 4–9 ir 11 dalys, 7 straipsnio 3 ir 4 dalys, 9 straipsnio 7 dalis, 11 straipsnio 4 dalis, 12 straipsnio 2 dalis, 13 straipsnio 6 dalis, 14 straipsnio 4 dalis, 15 straipsnio 6 dalis, 21 straipsnio 2 dalis, 22 straipsnio 6 dalis, 26 straipsnio 3 dalis, 37 straipsnio 3 dalis, 41 straipsnio 3 dalis, 46 straipsnio 5 dalis ir 50 straipsnio 5 dalis taikomos nuo 2026 m. rugsėjo 14 d., 53 straipsnis taikomas nuo 2026 m. rugpjūčio 13 d., o 55 straipsnis taikomas nuo 2032 m. rugsėjo 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2026 m. liepos 8 d.

| *Europos Parlamento vardu* | *Tarybos vardu* |
|---|---|
| *Pirmininkė* | *Pirmininkas* |
| R. METSOLA | T. BYRNE |

*I PRIEDAS*

KRITERIJAI, PAGAL KURIUOS NUSTATOMA, AR TRANSPORTO PRIEMONĖ YRA NETINKAMA EKSPLOATUOTI

Šiame priede nustatomi kriterijai, pagal kuriuos nustatoma, ar transporto priemonė yra eksploatuoti netinkama transporto priemonė, ir jis taikomas taip:

A dalyje nustatomi transporto priemonės nepataisomumo vertinimo kriterijai. Jei tenkinamas vienas ar daugiau iš šių kriterijų, transporto priemonė laikoma eksploatuoti netinkama transporto priemone.

Jei netenkinamas nė vienas iš A dalyje nustatytų kriterijų, transporto priemonė vertinama pagal B dalyje nustatytus kriterijus. Jei tenkinamas vienas ar daugiau B dalyje nustatytų kriterijų, atliekant techninį vertinimą nustatoma, kokį remontą reikia atlikti, kad būtų gauta techninės apžiūros pažyma pagal Direktyvą 2014/45/ES valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė buvo registruota prieš remontą. Remdamasis tuo techniniu vertinimu, transporto priemonės savininkas nusprendžia, ar nori išmesti transporto priemonę.

Jei per penkerius metus nuo to techninio vertinimo transporto priemonės savininkas negauna techninės apžiūros pažymos pagal Direktyvą 2014/45/ES, transporto priemonė laikoma eksploatuoti netinkama transporto priemone. Tą penkerių metų laikotarpį tas techninis vertinimas laikomas dokumentais, patvirtinančiais, kad transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti.

Šiame priede nurodytą vertinimą atlieka nepriklausomas automobilių ekspertas. Valstybės narės gali sudaryti išsamų tuos vertinimus atliekančių nepriklausomų automobilių ekspertų sąrašą.

Gavusios transporto priemonės savininko prašymą, valstybės narės, kurioje registruota transporto priemonė, kompetentingos institucijos arba viena iš jos paskirtų leidimus išduodančių įstaigų transporto priemonei, kuri pagal šį priedą laikoma eksploatuoti netinkama transporto priemone, gali taikyti išimtį ir jos nelaikyti eksploatuoti netinkama transporto priemone, jei atitinkamą transporto priemonę ruošiamasi taisyti.

A DALIS

EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VERTINIMO KRITERIJAI

Transporto priemonė yra eksploatuoti netinkama transporto priemonė, kai ji atitinka vieną ar daugiau iš šių kriterijų:

a) ji supjaustyta į gabalus arba ji išmontuota, kad būtų galima pakartotinai naudoti dalis, arba nebenaudojama kaip transporto priemonė;

b) ji sudegė iki tokio lygio, kad buvo visiškai sunaikintas variklio skyrius arba keleivių kabina;

c) ji buvo panardinta į vandenį tiek, kad vandens lygis buvo virš prietaisų skydelio;

d) techniniu požiūriu negalima nei sutaisyti, nei pakeisti vieno ar daugiau iš šių transporto priemonės komponentų:

   i) su kelio danga besiliečiančių komponentų (pvz., padangų ir ratų), pakabos, vairo, stabdžių ir jų valdymo komponentų;

   ii) sėdynių tvirtinimo įtaisų ir jungčių;

   iii) oro pagalvių, saugos diržo įtempiklių, saugos diržų ir jų periferinių veikimo komponentų;

   iv) transporto priemonės korpuso ir važiuoklės arba kėbulo;

e) jos konstrukciniai ir saugos komponentai turi techninių defektų, kurie yra nepataisomi ir dėl kurių šie komponentai tampa nepakeičiami;

f) ji buvo perduota apdoroti surinkimo punktui arba leidimą turinčiai apdorojimo įmonei;

g) draudimo bendrovė, remdamasi automobilių eksperto atliktu techniniu vertinimu, deklaravo, kad ji yra visiškas techninis praradimas;

B DALIS

EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ORIENTACINIŲ KRITERIJŲ SĄRAŠAS

Jei netenkinamas nė vienas iš A dalyje nustatytų kriterijų, transporto priemonė vertinama pagal šiuos kriterijus:

a) ji yra palikta arba trūksta priemonių, pagal kurias būtų galima ją identifikuoti , visų pirma VIN;

b) ji nėra tinkamai apsaugota nuo žalos sandėliavimo, transportavimo, pakrovimo ir iškrovimo metu;

c) išlaidos, būtinos transporto priemonei remontuoti iki techninės būklės, kurios pakaktų, kad būtų gauta techninės apžiūros pažyma, pridėtos prie jos dabartinės vertės, viršija jos apskaičiuotą rinkos vertę po remonto;

d) ji buvo panardinta į vandenį tiek, kad vandens lygis buvo žemiau prietaisų skydelio ir buvo pažeistas variklis arba elektros sistema;

e) iš jos liejasi degalai ar sklindantys degalų garai, dėl kurių kyla gaisro ir sprogimo pavojus,

f) iš jos skystųjų dujų sistemos sklinda dujos, dėl kurių kyla gaisro ir sprogimo pavojus;

g) iš jos liejasi darbiniai skysčiai (degalai, stabdžių skystis, antifrizas, akumuliatoriaus rūgšties elektrolito tirpalas, aušinimo skystis), dėl kurių kyla vandens taršos pavojus;

h) ji buvo išmontuota arba

i) vienas ar daugiau patekimo į ją taškų buvo užvirinti arba izoliuoti izoliacinėmis putomis;

*II PRIEDAS*

YPATINGOS KULTŪRINĖS SVARBOS TRANSPORTO PRIEMONIŲ STATUSO PRIPAŽINIMO KRITERIJAI

1. Valstybės narės, kurioje registruota transporto priemonė, kompetentingos institucijos arba viena iš jų paskirtų leidimus išduodančių įstaigų gali pripažinti, kad transporto priemonė yra ypatingos kultūrinės svarbos, kai ji atitinka visus toliau nurodytus kriterijus:

   a) jos išskirtinę istorinę ar kultūrinę vertę arba statusą patvirtina transporto priemonės savininko arba valstybės narės, kurioje transporto priemonė yra registruota, kompetentingų institucijų turimi dokumentai, arba tai yra atskira modifikuota ar pagal individualų užsakymą pagaminta transporto priemonė, kuriai suteiktas individualus patvirtinimas pagal Reglamentą (ES) 2018/858 arba nacionalinę teisę;

   b) transporto priemonės savininkas žinomas ir jį galima nustatyti;

   c) transporto priemonės dalys gali būti identifikuotos pagal serijos numerį arba kitą fizinio gamintojo pateiktą arba kompetentingos institucijos suteiktą identifikacinį numerį;

   d) transporto priemonę galima identifikuoti pagal VIN, serijos numerį arba kitą fizinio gamintojo nurodytą ar kompetentingos institucijos suteiktą identifikacinį numerį.

   Transporto priemonės savininko prašymu registracijos valstybės narės kompetentingos institucijos išduoda pažymą, kuria transporto priemonė pripažįstama turinčia ypatingą kultūrinę svarbą, jei tenkinami šio punkto pirmoje pastraipoje nustatyti kriterijai.

   Transporto priemonės savininko prašymu registracijos valstybės narės kompetentingos institucijos atšaukia pažymą, nurodytą šio punkto antroje pastraipoje.

2. Ypatingos kultūrinės svarbos transporto priemonės savininkas užtikrina, kad:

   a) transporto priemonė būtų laikoma, gabenama ar naudojama aplinkai saugiu būdu pagal Sąjungos arba nacionalinę teisę.

   b) 1 punkto antroje pastraipoje nurodyta pažyma pateikiama arba suteikiama prieiga prie jos valdžios institucijoms jų prašymu.

3. Tai, ar transporto priemonės atitinka 1 ir 2 punktuose nustatytus kriterijus tikrinama bent kas penkerius metus arba pasikeitus savininkui.

*III PRIEDAS*

TINKAMUMO PAKARTOTINAI NAUDOTI, PERDIRBAMUMO IR ATGAUNAMUMO RODIKLIŲ APSKAIČIAVIMAS

Šio priedo tikslais pavyzdinė transporto priemonė yra tam tikro transporto priemonės tipo variantas, kurį tipo patvirtinimo institucija, pasikonsultavusi su fiziniu gamintoju ir laikydamasi A dalyje nustatytų kriterijų, tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbamumo ir atgaunamumo požiūriu nustato esant problemiškiausiu.

A DALIS

1. Nurodomos transporto priemonėje esančios medžiagos, jų atitinkamos dalys ir vietos, taip pat visa svarbi informacija, reikalinga tinkamam perdirbamumo ir atgaunamumo rodiklių apskaičiavimui.

2. Masė išreiškiama kilogramais vienos dešimtosios dalies tikslumu. Rodikliai išreiškiami procentine dalimi vienos dešimtosios dalies tikslumu ir vėliau apvalinami:

   a) jei skaičius po kablelio yra nuo 0 iki 4, apvalinama iki mažesnio skaičiaus;

   b) jei skaičius po kablelio yra nuo 5 iki 9, apvalinama iki didesnio skaičiaus.

3. Parenkant pavyzdinę transporto priemonę atsižvelgiama į šiuos kriterijus:

   a) kėbulo tipą;

   b) galimus apdailos lygius;

   c) galimą papildomą įrangą, kuri gali būti įrengta fizinio gamintojo atsakomybe.

4. Jei tipo patvirtinimo institucija ir fizinis gamintojas kartu nenustato problemiškiausio tam tikro transporto priemonės tipo varianto tinkamumo pakartotinai naudoti, tinkamumo perdirbti ir atgaunamumo požiūriu, parenkama viena pavyzdinė transporto priemonė pagal:

   a) $M_1$ transporto priemonių atveju – kiekvieną kėbulo tipą, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 I priedo C dalies 2 punkte;

   b) $N_1$ kategorijos transporto priemonių atveju – kiekvieną kėbulo tipą, pvz., furgono, važiuoklės su kabina, pikapo.

5. Sudėtinių dalių medžiagoms ir masei tikrinti fizinis gamintojas pateikia transporto priemones ir sudėtines dalis, kaip reikalauja tipo patvirtinimo institucija.

B DALIS

1. Kad būtų laikomi tinkamais naudoti pakartotinai, komponentus arba dalis turi būti galima lengvai išimti nieko nepažeidžiant.

2. Bendra pakartotinai naudojamų dalių, komponentų ir medžiagų masė laikoma 100 % tinkama pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti.

3. VIII priedo B dalies 1, 2 ir 3 punktuose išvardytos dalys, komponentai ir medžiagos laikomi 0 % tinkamais pakartotinai naudoti ir 100 % tinkamai perdirbti ir atgauti. VIII priedo E dalyje išvardytos dalys ir komponentai laikomi 0 % tinkamais pakartotinai naudoti ir 100 % tinkamais perdirbti ir atgauti. Taikant šią metodiką užtikrinama, kad, VIII priedo dalinio keitimo atveju būtų išplėstas to priedo E dalyje išvardytų dalių ir komponentų sąrašas, naujai įtrauktos dalys ir komponentai bus laikomi 0 % tinkamais pakartotinai naudoti ir 100 % tinkamais perdirbti ir atgauti.

4. Tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbamumo ir atgaunamumo rodiklių apskaičiavimas turi atitikti žiediškumo strategiją ir atsižvelgti į pažangą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo technologijų srityje.

*IV PRIEDAS*

ŠVINO, GYVSIDABRIO, KADMIO IR ŠEŠIAVALENČIO CHROMO BUVIMO MEDŽIAGOSE, DALYSE IR KOMPONENTUOSE SĄLYGOS IR DIDŽIAUSIOS KONCENTRACIJOS VERTĖS

Leidžiama, kad homogeninėje medžiagoje didžiausia cheminių medžiagų švino, šešiavalenčio chromo ir gyvsidabrio koncentracija sudarytų iki 0,1 % masės, o kadmio – iki 0,01 % masės.

Atsarginėms dalims, kurios pateiktos rinkai po 2003 m. liepos 1 d. ir skirtos anksčiau nei 2003 m. liepos 1 d. rinkai pateiktoms transporto priemonėms, išskyrus ratų balansavimo svarelius, elektros variklių anglinius šepečius ir stabdžių trinkelių antdėklus, 5 straipsnio 4 dalies nuostatos netaikomos.

| Homogeninės medžiagos, dalys ir komponentai | Išimties taikymo sritis ir galiojimo pabaigos data | Ženklinamos arba žymimos, kaip nurodyta 5 straipsnio 6 dalies d punkte |
|---|---|---|
| *Švinas kaip legiravimo elementas* | | |
| 1(a). Apdirbti skirtas plienas ir karštojo cinkavimo būdu cinkuotos plieno dalys, kuriose švinas sudaro ne daugiau kaip 0,35 % masės | | |
| 1(b). Nepertraukiamai cinkuoto plieno lakštas, kuriame švinas sudaro ne daugiau kaip 0,35 % masės | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2016 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | |
| 2(a). Apdirbti skirtas aliuminis, kuriame švinas sudaro ne daugiau kaip 2 % masės | Kaip atsarginės dalys, skirtos anksčiau nei 2005 m. liepos 1 d. rinkai pateiktoms transporto priemonėms | |
| 2(b). Aliuminis, kuriame švinas sudaro ne daugiau kaip 1,5 % masės | Kaip atsarginės dalys, skirtos anksčiau nei 2008 m. liepos 1 d. rinkai pateiktoms transporto priemonėms | |
| 2(c)(i). Apdirbti skirti aliuminio lydiniai, kuriuose švinas sudaro ne daugiau kaip 0,4 % masės | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2028 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | |
| 2(c)(ii). Apdirbti skirti aliuminio lydiniai, neįtraukti į 2(c)(i) įrašą, kuriuose švinas sudaro ne daugiau kaip 0,4 % masės ([2]) | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2027 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | |
| 2(c)(iii). Aliuminio liejiniai, kuriuose švinas sudaro ne daugiau kaip 0,3 % masės, jei švinas pateko iš perdirbto aliuminio laužo, kuriame buvo švino | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas po 2026 m. gruodžio 31 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys ([1]) | |

| Homogeninės medžiagos, dalys ir komponentai | Išimties taikymo sritis ir galiojimo pabaigos data | Ženklinamos arba žymimos, kaip nurodyta 5 straipsnio 6 dalies d punkte |
|---|---|---|
| 3. Vario lydiniai, kuriuose švinas sudaro ne daugiau kaip 4 % masės | ([1]) | |
| 4(a). Guolių korpusai bei įvorės | Kaip atsarginės dalys, skirtos anksčiau nei 2008 m. liepos 1 d. rinkai pateiktoms transporto priemonėms | |
| 4(b). Variklių, pavarų ir oro kondicionavimo kompresorių guolių korpusai bei įvorės | Kaip atsarginės dalys, skirtos anksčiau nei 2011 m. liepos 1 d. rinkai pateiktoms transporto priemonėms | |

*Švinas ir švino junginiai komponentuose*

| | | |
|---|---|---|
| 5. Išbraukiama | | |
| 6. Vibracijų slopintuvai | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2016 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X |
| 7(a). Stabdžių žarnų, degalų žarnų, ventiliacijos žarnų, važiuoklės dalių, sudarytų iš elastomero ir metalo, ir variklio tvirtinimo dalių elastomerų vulkanizavimo medžiagos ir stabilizatoriai | Kaip atsarginės dalys, skirtos anksčiau nei 2005 m. liepos 1 d. rinkai pateiktoms transporto priemonėms | |
| 7(b). Stabdžių žarnų, degalų žarnų, ventiliacijos žarnų, važiuoklės dalių, sudarytų iš elastomero ir metalo, ir variklio tvirtinimo dalių elastomerų vulkanizavimo medžiagos ir stabilizatoriai, kuriuose švinas sudaro ne daugiau kaip 0,5 % masės | Kaip atsarginės dalys, skirtos anksčiau nei 2006 m. liepos 1 d. rinkai pateiktoms transporto priemonėms | |
| 7(c). Jėgos pavarų elastomerų rišikliai, kuriuose švinas sudaro ne daugiau kaip 0,5 % masės | Kaip atsarginės dalys, skirtos anksčiau nei 2009 m. liepos 1 d. rinkai pateiktoms transporto priemonėms | |

*Švinas elektros ir elektronikos įtaisų lydmetaliuose arba dangose, nurodytuose tolesniuose papunkčiuose*

| | | |
|---|---|---|
| 8(a). Švinas lydmetaliuose, naudojamuose elektros ir elektroninėms dalims prie elektroninių plokščių tvirtinti, ir švinas, naudojamas dalių, išskyrus aliumininius elektrolitinius kondensatorius, išvadų, dalių jungiamųjų strypelių ir elektroninių plokščių dangose | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2016 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X ([3]) |
| 8(b). Švinas lydmetaliuose, naudojamuose elektros sistemose, išskyrus litavimą elektroninėse plokštėse ar ant stiklo | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2011 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X ([3]) |

| Homogeninės medžiagos, dalys ir komponentai | Išimties taikymo sritis ir galiojimo pabaigos data | Ženklinamos arba žymimos, kaip nurodyta 5 straipsnio 6 dalies d punkte |
|---|---|---|
| 8(c). Švinas aliumininių elektrolitinių kondensatorių išvadų dangoje | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2013 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X ([3]) |
| 8(d). Švinas lydmetaliuose, naudojamuose lituoti ant stiklo oro masės srautmačiuose | Transporto priemonėms, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2015 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtoms atsarginėms dalims | X ([3]) |
| 8(e). Švinas aukštos lydymosi temperatūros lydmetaliuose (t. y. švino lydiniuose, kuriuose švinas sudaro 85 % masės arba daugiau) | ([1]) | X ([3]) |
| 8(f)(i). Švinas standartinių kištukinių jungčių sistemose | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2017 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X ([3]) |
| 8(f)(ii). Švinas standartinių kištukinių jungčių sistemose, išskyrus kontaktų sąlyčio paviršių transporto priemonių laidų pynių jungtyse | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2024 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X ([3]) |
| 8(g)(i). Švinas lydmetaliuose, skirtuose puslaidininkiniam lustui ir pagrindui elektriškai sujungti apverstojo lusto integrinių grandynų korpusuose | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2022 m. spalio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X ([3]) |
| 8(g)(ii). Švinas lydmetaliuose, skirtuose puslaidininkiniam lustui ir pagrindui elektriškai sujungti apverstojo lusto integrinių grandynų korpusuose, kai tą elektrinę jungtį sudaro vienas šių dalykų:<br>1) ne mažesnė kaip 90 nm puslaidininkių technologija;<br>2) ne mažesnis kaip 300 $mm^2$ pavienis lustas, nepriklausomai nuo puslaidininkių technologijos;<br>3) sluoksniuotų lustų korpusai, kuriuose yra ne mažesni kaip 300 $mm^2$ lustai arba ne mažesnės kaip 300 $mm^2$ silicio tarpinės plokštelės. | 1) Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2030 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X ([3]) |
| 8(h). Švinas lydmetaliuose, naudojamuose šilumos skirstytuvams prie radiatorių tvirtinti galios puslaidininkių elementų mazguose, kurių lusto dydis – bent 1 $cm^2$ projekcijos ploto, o vardinis srovės tankis – bent 1 A / $mm^2$ silicio lusto ploto | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2016 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X ([3]) |

| Homogeninės medžiagos, dalys ir komponentai | Išimties taikymo sritis ir galiojimo pabaigos data | Ženklinamos arba žymimos, kaip nurodyta 5 straipsnio 6 dalies d punkte |
|---|---|---|
| 8(i). Švinas lydmetaliuose, naudojamuose elektros sistemose ant stiklo, išskyrus litavimą sluoksniuotame stikle | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2016 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X ([3]) |
| 8(j). Švinas lydmetaliuose, naudojamuose lituoti sluoksniuotame stikle | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2020 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X ([3]) |
| 8(k). Šildymo įrangos litavimas naudojant 0,5 A ar stipresnę kaitinimo srovę kiekvienai susijusiai lituotinei jungčiai su atskiromis sluoksniuotojo stiklo plokštėmis, kurių storis neviršija 2,1 mm. Ši išimtis netaikoma litavimui prie tarpiniame polimere įterptų kontaktų | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2024 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X ([3]) |
| 9. Vožtuvų lizdai | Kaip atsarginės dalys, skirtos anksčiau nei 2003 m. liepos 1 d. sukurtų tipų varikliams | |
| 10(a). Elektrinės ir elektroninės dalys, kuriose švino yra stikle arba keramikoje, stiklo arba keramikos matricos junginyje, stiklo keramikos medžiagoje arba stiklo keramikos matricos junginyje. Ši išimtis netaikoma, kai švinas naudojamas:<br>i) lempučių stikle ir uždegimo žvakių glazūroje,<br>ii) 10(b), 10(c) ir 10(d) įrašuose išvardytų dalių dielektriko keramikos medžiagose. | | X ([4]) (kitiems komponentams nei variklių pjezoelementai) |
| 10(b). Švinas kondensatorių, kurie yra integrinių grandynų arba diskrečiųjų puslaidininkinių įtaisų dalis, PZT tipo dielektriko keramikos medžiagose | | |
| 10(c). Švinas kondensatorių, kurių vardinė įtampa mažesnė kaip 125 V kintamosios srovės arba 250 V nuolatinės srovės, dielektriko keramikos medžiagose | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2016 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | |
| 10(d). Švinas kondensatorių, kurie kompensuoja ultragarsinių sonarų sistemų jutiklių temperatūrinius nuokrypius, dielektriko keramikos medžiagose | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2017 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | |

| Homogeninės medžiagos, dalys ir komponentai | Išimties taikymo sritis ir galiojimo pabaigos data | Ženklinamos arba žymimos, kaip nurodyta 5 straipsnio 6 dalies d punkte |
|---|---|---|
| 11. Pirotechniniai uždegikliai | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2006 m. liepos 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | |
| 12. Automobilių elektros įtaisuose, kurie naudojami išmetamo $CO_2$ kiekiui mažinti panaudojant išmetamųjų dujų šilumą, naudojamos termoelektrinės medžiagos, kuriose yra švino | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2019 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X |
| *Šešiavalentis chromas* | | |
| 13(a). Antikorozinės dangos | Kaip atsarginės dalys, skirtos anksčiau nei 2007 m. liepos 1 d. rinkai pateiktoms transporto priemonėms | |
| 13(b). Važiuoklės varžtų ir veržlių antikorozinės dangos | Kaip atsarginės dalys, skirtos anksčiau nei 2008 m. liepos 1 d. rinkai pateiktoms transporto priemonėms | |
| 14. Šešiavalentis chromas, naudojamas kaip antikorozinė medžiaga absorbcinių šaldytuvų anglinio plieno aušinimo sistemose ir sudarantis ne daugiau kaip 0,75 % aušalo masės: | | X |
| a) skirtas naudoti vien tik arba iš dalies su elektriniu šildytuvu, kurio vidutinė elektrinė vartojamoji galia nuolatinio eksploatavimo sąlygomis < 75 W; | (a) punktas: Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2020 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | |
| b) skirtas naudoti vien tik arba iš dalies su elektriniu šildytuvu, kurio vidutinė elektrinė vartojamoji galia nuolatinio eksploatavimo sąlygomis ≥ 75 W;<br>c) suprojektuotų veikti tik su neelektriniu šildytuvu. | (b) punktas: Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2026 m. sausio 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | |
| *Gyvsidabris* | | |
| 15(a). Išlydžio lempos, naudojamos priekiniuose žibintuose | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2012 m. liepos 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X |

| Homogeninės medžiagos, dalys ir komponentai | Išimties taikymo sritis ir galiojimo pabaigos data | Ženklinamos arba žymimos, kaip nurodyta 5 straipsnio 6 dalies d punkte |
|---|---|---|
| 15(b). Liuminescencinės lempos, naudojamos prietaisų skydeliuose | Transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2012 m. liepos 1 d., ir toms transporto priemonėms skirtos atsarginės dalys | X |

Pastabos dėl lentelės

([1]) Ši išimtis peržiūrima 2030 m. pagal 5 straipsnio 6 dalį.

([2]) Taikoma aliuminio lydiniams, į kuriuos švino specialiai nededama, bet jo yra dėl to, kad naudojamas perdirbtas aliuminis.

([3]) Išmontuoti, jei kartu taikant 10(a) išimtį viršijama vidutinė 60 g vienai transporto priemonei riba. Taikant šią pastabą neatsižvelgiama į elektroninius prietaisus, kurių fizinis gamintojas transporto priemonėje neįrengė gamybos linijoje.

([4]) Išmontuoti, jei kartu taikant 8(a)–8(k) išimtis viršijama vidutinė 60 g vienai transporto priemonei riba. Taikant šią pastabą neatsižvelgiama į elektroninius prietaisus, kurių fizinis gamintojas transporto priemonėje neįrengė gamybos linijoje.

*V PRIEDAS*

ŽIEDIŠKUMO STRATEGIJA

A DALIS

ŽIEDIŠKUMO STRATEGIJOS ELEMENTAI

1. Netechninis veiksmų, kurių planuojama imtis siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės visą jų gamybos laikotarpį atitiktų 4–7 straipsniuose nurodytus teisinius reikalavimus, aprašymas.

2. Netechninis procedūrų aprašymas, kurias įgyvendina fizinis gamintojas šiais tikslais:

   a) rinkti duomenis visoje tiekimo grandinėje, reikiamus siekiant įvykdyti 4–7 straipsnių reikalavimus;

   b) tikrinti iš tiekėjų gautą informaciją;

   c) tinkamai reaguoti iš tiekėjų gavus informaciją apie riziką, kad gali būti nesilaikoma 4, 5 ar 6 straipsnio reikalavimų.

3. Informacija apie esamas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo technologijas, numatomą pažangą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo technologijų srityje ir investicijas į tokių technologijų pajėgumus , kurią fizinis gamintojas naudojo savo transporto priemonės tipo tinkamumui pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti apskaičiuoti pagal 4 straipsnį.

4. Informacija apie perdirbtųjų medžiagų dalį transporto priemonėse, kaip nurodyta 6 ir 10 straipsniuose.

5. Veiksmų, kuriuos fizinis gamintojas įsipareigoja atlikti siekdamas užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimas būtų atliekamas pagal šį reglamentą, sąrašas, ypatingą dėmesį skiriant:

   a) priemonėms, skirtoms palengvinti VIII priedo C dalyje nurodytų dalių išėmimą;

   b) priemonėms, skirtoms spręsti problemas dėl naudojamų medžiagų ir metodų, trukdančių lengvai išmontuoti arba labai apsunkinančių perdirbimą;

   c) priemonėms, kuriomis skatinamas pakartotinis dalių ir komponentų naudojimas;

   d) mokslinių tyrimų ir plėtros veiklai, investicijoms į perdirbimo technologijų ar infrastruktūros kūrimą, taip pat bendradarbiavimui su atliekų tvarkymo subjektais, vykdomam siekiant įgyvendinti a–c punktuose nurodytus veiksmus.

B DALIS

TOLESNI VEIKSMAI IR ŽIEDIŠKUMO STRATEGIJOS ATNAUJINIMAS

1. Fiziniai gamintojai atnaujina žiediškumo strategiją bent kas penkerius metus.

2. Atnaujintoje žiediškumo strategijoje nurodomi aktualūs pakeitimai ir visų pirma tokia informacija:

   a) aprašymas, kaip A dalies 5 punkte nurodyti veiksmai buvo įvykdyti, kartu su jų veiksmingumo vertinimu ir, jei vienas ar keli strategijoje nurodyti veiksmai nebuvo įvykdyti, to priežasčių paaiškinimas;

   b) informacija apie reikšmingus projektavimo ir gamybos pakeitimus, kuriuos fizinis gamintojas atliko siekdamas pagerinti transporto priemonių žiediškumą.

*VI PRIEDAS*

INFORMACIJOS APIE IŠĖMIMĄ IR KEITIMĄ REIKALAVIMAI

1. Į transporto priemonę įmontuotos elektromobilių baterijos ir mažųjų transporto priemonių baterijos:

   a) originaliosios įrangos numeris;

   b) vieta;

   c) svoris;

   d) baterijų chemijos tipas;

   e) saugaus baterijos iškrovimo instrukcijos;

   f) techninės išėmimo ir keitimo instrukcijos, įskaitant visų jungimo, tvirtinimo, sandarinimo metodų veiksmų ir tipų seką;

   g) įrankiai arba technologijos, reikalingos norint pasiekti, išimti ir pakeisti elektromobilių baterijas ir mažųjų transporto priemonių baterijas.

2. Į transporto priemonę įmontuoti elektros pavaros varikliai:

   a) originaliosios įrangos numeris;

   b) vieta;

   c) svoris;

   d) elektros pavaros varikliuose esančių nuolatinių magnetų tipai, išvardyti Reglamento (ES) 2024/1252 28 straipsnio 1 dalies b punkte;

   e) techninės išėmimo ir keitimo instrukcijos, įskaitant visų jungimo, tvirtinimo, sandarinimo metodų veiksmų ir tipų seką;

   f) įrankiai arba technologijos, reikalingos norint pasiekti, išimti ir pakeisti elektros pavaros variklius.

3. VIII priedo B dalyje nurodyti komponentai, dalys ir medžiagos:

   a) originaliosios įrangos numeris;

   b) vieta;

   c) svoris;

   d) 5 straipsnio 4 dalyje išvardytos medžiagos, kurios transporto priemonėje turi būti paženklintos kaip nurodyta IV priede;

e) techninės išėmimo instrukcijos, įskaitant visų veiksmų seką;

f) geriausių apdorojimo metodų prieinamumas.

4. VIII priedo C dalyje nurodyti komponentai, dalys ir medžiagos:

a) originaliosios įrangos numeris;

b) vieta;

c) techninės išėmimo ir pakeitimo instrukcijos, įskaitant visų veiksmų seką;

d) perdarymui ir atnaujinimui reikalinga informacija, specifikacijos, priemonės ir procesai, įskaitant programinės įrangos atnaujinimus.

5. Skaitmeniniu būdu užkoduoti transporto priemonės komponentai ir dalys:

a) numeris;

b) vieta;

c) techninės instrukcijos, kaip pasiekti, išimti ir pakeisti komponentus, įskaitant programavimą ir programinę įrangą, būtiną atsarginėms dalims ir komponentams suaktyvinti, kad jie veiktų kitoje transporto priemonėje, ir proceso informacija, susijusi su jų išregistravimu ir atsiejimu nuo VIN, įskaitant, kai aktualu, instrukcijas, kaip naudoti diagnostikos įrankį siekiant juos pakartotinai naudoti ateityje;

d) funkcionalumo, tarpusavio pakeičiamumo ir suderinamumo su konkrečiomis kitų markių ir modelių dalimis ir komponentais aprašymas;

e) fizinio gamintojo kontaktinis asmuo techninei pagalbai.

6. Taikant 5 punkto c papunktį, kai reikalaujama išregistruoti ir atsieti nuo VIN šio reglamento 11 straipsnyje nurodytus skaitmeniniu būdu užkoduotus komponentus, įrangą ir dalis, fizinis gamintojas įdiegia procesus, kuriais atliekų tvarkymo subjektams ir remonto bei techninės priežiūros veiklos vykdytojams suteikiama galimybė atlikti tokį išregistravimą ir atsiejimą. Tame procese fizinis gamintojas gali reikalauti sunaikinimo pažymėjimo ir atitinkamo veiklos vykdytojo tapatybės nustatymo. Tuo tikslu atliekų tvarkymo subjektai ir remonto bei techninės priežiūros veiklos vykdytojai gauna ir naudoja Reglamento (ES) 2018/858 X priedo 2.1 punkte nurodytai fizinio gamintojo RMI interneto svetainei reikalingus tapatybės nustatymo kredencialus. Kai tokiems išregistravimo ir atsiejimo procesams vykdyti atliekų tvarkymo subjektams ir remonto bei techninės priežiūros veiklos vykdytojams reikalinga prieiga prie transporto priemonės borto diagnostikos (OBD) informacijos, fizinis gamintojas gali kaip prieigos kredencialų išdavimo sąlygos:

a) reikalauti, kad diagnostikos priemonė su diagnostikos priemonės gamintojo serveriu ir diagnostikos priemonės gamintojo serveris su fizinio gamintojo serveriu palaikytų nuolatinį interneto ryšį tuo metu, kai atliekamas išėmimas, ir

b) reikalauti, kad priemonės, naudojamos prieigai prie OBD informacijos, gamintojas patvirtintų fiziniam gamintojui diagnostikos priemonės tapatybę ir veiklos vykdytojo pseudoniminę tapatybę ir rinktų bei saugotų VIN, unikalų dalies identifikatorių, jei jis yra ir jei jis palaikomas taikant transporto priemonės fizinio gamintojo procesą, atitinkamos veiklos UTC datą ir laiko žymą ir unikalų diagnostikos priemonės identifikatorių; fiziniam gamintojui paprašius, diagnostikos priemonės gamintojas jam suteikia prieiga prie šiame punkte nurodytos informacijos, kai tai būtina siekiant reaguoti į pagrįstą įtarimą dėl dalių vagystės ar netinkamo naudojimo.

*VII PRIEDAS*

ŽENKLINIMO REIKALAVIMAI

1. Transporto priemonės plastikinės dalys, komponentai ir medžiagos, kurių svoris didesnis nei 100 gramų:

   a) tarptautinis standartas ISO 1043-1 Plastikai – simboliai ir santrumpos. 1 dalis. Baziniai polimerai ir jų specialios charakteristikos;

   b) tarptautinis standartas ISO 1043-2 Plastikai – simboliai ir santrumpos. 2 dalis. Tarpikliai ir sutvirtinimo medžiagos;

   c) ISO 11469 Plastikai – Bendras plastikinių produktų identifikavimas ir žymėjimas.

2. Transporto priemonės elastomerinės dalys, komponentai ir medžiagos, kurių svoris didesnis nei 200 gramų, išskyrus padangas: tarptautinis standartas ISO 1629 Guma ir lateksas – nomenklatūra.

3. ISO standartuose naudojami simboliai „[“ arba „]“ gali būti pakeisti skliaustais.

*VIII PRIEDAS*

APDOROJIMO REIKALAVIMAI

A DALIS

MINIMALŪS REIKALAVIMAI SANDĖLIAVIMO IR APDOROJIMO VIETOMS

1. Sandėliavimo vietos, įskaitant surinkimo punktuose esančias sandėliavimo vietas, skirtos eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms bei jų komponentams, dalims ir medžiagoms sandėliuoti prieš jas apdorojant, turi:

   a) turėti nelaidžius paviršius su skysčių surinkimo įrenginiais, (nuosėdų) nusodintuvais bei riebalų šalinimo valikliais;

   b) turėti vandens, įskaitant lietaus vandenį, valymo įrenginius, atitinkančius sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus;

   c) turėti tinkamas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių saugyklas ir eksploatuoti netinkamas transporto priemones, iš kurių pašalinti teršalai, krauti tik iki tinkamo aukščio, nebent naudojamos sandėliavimo lentynos;

   d) būti įrengtos taip, kad būtų galima nedelsiant išleisti takiąsias medžiagas ir skysčius iš nesandarių eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir surinkti visas nutekėjusias takiąsias medžiagas ir skysčius naudojant sugeriančiąją medžiagą.

   Pirmoje pastraipoje nurodytų vietų veiklos vykdytojai nedelsdami atlieka tos pastraipos d punkte nurodytus veiksmus.

2. Sandėliavimas organizuojamas taip, kad būtų išvengta žalos:

   a) komponentams ir dalims, kuriose yra šio priedo B dalies 1 ir 3 punktuose išvardytų skysčių ir takiųjų medžiagų;

   b) šio priedo C dalyje nurodytiems komponentams, dalims ir medžiagoms.

3. Vietos, kuriose apdorojamos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir jų komponentai, dalys ir medžiagos, turi turėti:

   a) atitinkamus plotus su nelaidžiu paviršiumi ir nutekėjusių skysčių surinkimo įrenginiais, (nuosėdų) nusodintuvu bei riebalų šalinimo valikliais;

   b) tinkamas dalių, komponentų ir medžiagų, kurios buvo išimtos iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, saugyklas, įskaitant nelaidžią saugyklą alyva užterštoms dalims, komponentams ir medžiagoms;

   c) atitinkamos talpos konteinerius baterijoms laikyti (elektrolitus neutralizuojant vietoje arba kitur); filtrus ir polichlorintųjų bifenilų arba polichlorintųjų terfenilų (PCB/PCT) turinčius kondensatorius;

   d) atitinkamus atskirus rezervuarus, skirtus izoliuotai laikyti šiuos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių takiąsias medžiagas: degalus, alyvas (variklių alyvą, pavarų dėžės alyvą, vairo stiprintuvo alyvą, transmisinę alyvą, hidraulinę alyvą), tepalų filtrus, aušinimo skysčius, antifrizą, stabdžių skysčius, aušalus, dyzelinio variklio taršumą mažinantį skystį ir kitus skysčius arba dujas, esančius eksploatuoti netinkamoje transporto priemonėje;

e) vandens, įskaitant lietaus vandenį, valymo įrenginius, atitinkančius sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus;

f) atitinkamą naudotų padangų saugyklą, atsižvelgiant į poreikį užkirsti kelią gaisro pavojui ir per dideliam atsargų kaupimui.

4. Leidimą turinčios apdorojimo įmonės, kuriose leidžiama apdoroti elektrines transporto priemones, turi atitikti Reglamento (ES) 2023/1542 XII priede nustatytus reikalavimus. Leidimą turinčios apdorojimo įmonės, priimančios elektrines transporto priemones su įtariamais elektrinių transporto priemonių baterijų pažeidimais, įvertina šias baterijas kuo greičiau, bet ne vėliau kaip per 24 valandas nuo pristatymo. Tokios transporto priemonės ir baterijos laikomos atskirai karantino zonoje, kaip nurodyta 1 dalyje. Karantino zonoje turi būti įrengti tinkami įrenginiai, kad būtų užkirstas kelias elektrinių transporto priemonių baterijų gaisrų išplitimui į kitas zonas, kitas elektrines transporto priemones ir kitas baterijas, tokie gaisrai būtų aptikti ir jų plitimas suvaldytas.

B DALIS

MINIMALŪS TERŠALŲ ŠALINIMO REIKALAVIMAI

1. Iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės išleidžiamos toliau nurodytos takiosios medžiagos ir dujos, išskyrus atvejus, kai jos būtinos pakartotiniam atitinkamų dalių naudojimui:

a) degalai;

b) variklinė alyva;

c) transmisinė alyva;

d) pavarų dėžės alyva;

e) vairo stiprintuvo alyva;

f) hidraulinė alyva;

g) aušinimo skystis;

h) antifrizas;

i) stabdžių skystis;

j) aušalai;

k) dyzelinio variklio taršumą mažinantis skystis ir

l) visos kitos takiosios medžiagos arba dujos, esančios eksploatuoti netinkamoje transporto priemonėje.

Išleidus takiąsias medžiagas ir skysčius, naudojami išleidimo angų kamščiai, kad būtų išvengta likučių nuotėkio. Surinkimo konteineriai ženklinami nurodant juose esančio skysčio tipą ir laikomi atskirai vienas nuo kito saugioje vietoje, laikantis šio priedo A dalies, kad būtų išvengta atsitiktinio išsiliejimo, nuotėkio ar neleistino naudojimo.

2. Neutralizuojami arba išimami šie komponentai, dalys ir medžiagos:

a) pagalbos iškvietos sistema;

b) oro pagalvių pirotechninės dalys;

c) saugos diržų pirotechninės dalys;

d) visos kitos pirotechninės dalys.

3. Iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išimami šie komponentai, dalys ir medžiagos:

a) oro pagalvės, suskystintų naftos dujų bakai, suslėgtųjų gamtinių dujų bakai, vandenilio bakai ir kitos potencialiai sprogios dalys bei komponentai turi būti neutralizuojami;

b) tepalų filtrai;

c) aušalai apdorojami pagal Reglamentą (ES) 2024/573.

d) komponentai, kurių sudėtyje nustatyta gyvsidabrio, apdorojant atskiriami į atpažįstamą srautą, kuris saugiai imobilizuojamas ir pašalinamas pagal Direktyvos 2008/98/EB 17 straipsnį;

e) medžiagos, kurių sudėtyje yra 5 straipsnio 4 dalyje nurodytų medžiagų, kurios turi būti ženklinamos kaip nurodyta IV priede, apdorojant atskiriamos į atpažįstamą srautą, kuris saugiai imobilizuojamas ir pašalinamas pagal Direktyvos 2008/98/EB 17 straipsnį.

Visos teršalų šalinimo metu surinktos dalys, komponentai ir medžiagos laikomos tam skirtuose konteineriuose. Surinkimo konteineriai ženklinami nurodant juose esančius komponentus, dalis ir medžiagas ir laikomi saugioje vietoje, laikantis A dalies nuostatų, kad būtų išvengta atsitiktinio išsiliejimo, nuotėkio ar neleistino naudojimo.

4. Registruojama tokia informacija apie eksploatuoti netinkamų transporto priemonių teršalų šalinimą:

a) bendras apdorotų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių skaičius;

b) vidutinis eksploatuoti netinkamų transporto priemonių svoris prieš teršalų pašalinimą ir išėmimą ir po jų;

c) bendras kiekvieno tipo takiųjų medžiagų, dalių, komponentų ar medžiagų, iš kurių pašalinti teršalai, kiekis;

d) jei taikytina, atliekų vežėjo vardas, pavardė (pavadinimas) ir kontaktiniai duomenys;

e) teršalų šalinimo proceso metu surinktų takiųjų medžiagų ir dujų, dalių, komponentų ar medžiagų galutinio apdorojimo vietos pavadinimas ir kontaktiniai duomenys informacija.

C DALIS

PRIVALOMAS EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ DALIŲ IR KOMPONENTŲ IŠĖMIMAS

| | Taikoma išimtis pagal 29 straipsnio 2 dalį, jei tenkinamos VIII priedo G dalies sąlygos X: taikoma išimtis |
|---|---|
| 1. Elektrinių transporto priemonių baterijos, įskaitant baterijų valdymo sistemas, elektromobiliuose sumontuotus įkroviklius, korpusus ar dėklus, jei yra | |
| 2. Mažųjų transporto priemonių baterijos, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2023/1542 3 straipsnio 11 punkte, įskaitant baterijų valdymo sistemas, įkroviklius, korpusus ar dėklus, jei yra | |
| 3. Automobilių baterijos, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2023/1542 3 straipsnio 12 punkte | |
| 4. Nešiojamosios baterijos, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2023/1542 3 straipsnio 9 punkte | |
| 5. Elektrinės pavaros varikliai, įskaitant jų korpusus ir visus susijusius valdymo blokus, laidus ir kitas dalis, komponentus ir medžiagas | |
| 6. Variklių blokai | X |
| 7. Kataliziniai keitikliai | |
| 8. Pavarų dėžės | X |
| 9. Ne mažiau kaip 70 % viso stiklo iš priekinių, galinių ir šoninių langų, pagamintų iš stiklo, įskaitant stiklinius stoglangius | |
| 10. Ratlankiai | |
| 11. Padangos | |

| | Taikoma išimtis pagal 29 straipsnio 2 dalį, jei tenkinamos VIII priedo G dalies sąlygos<br>X: taikoma išimtis |
|---|---|
| 12. Tiesiogiai prieinamos infopramoginės sistemos dalys | |
| 13. Priekiniai žibintai ir galiniai žibintai, įskaitant jų pavaras | |
| 14. Pagrindinės laidų grįžtės | X |
| 15. Buferiai | X |
| 16. Degalų bakai | X |
| 17. Šilumokaičiai | X |
| 18. Anglies pluoštu armuoto plastiko dalys; | |
| 19. Elektriniai ir elektroniniai komponentai: | X |
| a) elektrinių transporto priemonių inverteriai ir nuolatinės srovės (DC-DC) keitikliai, sveriantys daugiau kaip 2 kg, | X |
| b) lengvai prieinamos ir didelės spausdintinės plokštės | X |
| c) fotovoltinės plokštės, kurių paviršiaus plotas didesnis nei 0,2 kv. m. | X |
| d) automatinės transmisijos valdymo moduliai ir vožtuvų dėžės | X |

D DALIS

DALIŲ IR KOMPONENTŲ PAKARTOTINIS NAUDOJIMAS, PERDARYMAS IR ATNAUJINIMAS

1. Išimtų dalių ir komponentų techninis įvertinimas:

a) Pakartotiniam naudojimui:

i) ar dalis arba komponentas yra funkcionalus;

ii) ar jis paruoštas naudoti pagal jo pirminę paskirtį, kuriai jis buvo sumanytas;

b) Perdarymui arba atnaujinimui:

i) ar dalis arba komponentas turi visas atitinkamas dalis;

ii) ar jis tinkamas perdaryti arba atnaujinti, atsižvelgiant į pažeidimus, sumažėjusį funkcionalumą, sumažėjusį veiksmingumą, sumažėjusią eksploatavimo trukmę ir reikalingą remontą;

iii) ar nėra matomos didelės korozijos, trukdančios daliai ar komponentui veikti.

2. Minimali informacija, kuri turi būti pateikta dalių ir komponentų etiketėse:

a) komponento arba dalies pavadinimas;

b) pavadinimas, pašto adresas, nurodantis vieną bendrą kontaktinį punktą, ir el. pašto adresas, interneto svetainė, jei taikytina, patvirtinta apdorojimo įmonė, kurioje komponentas ar dalis buvo išimti.

E DALIS

KOMPONENTAI IR DALYS, KURIŲ NEGALIMA PAKARTOTINAI NAUDOTI

1. Visos oro pagalvės įskaitant pagalves, pirotechninius sensorius, elektroninius valdymo blokus ir sensorius.

2. Išmetamųjų dujų valymo sistemos (pvz., kataliziniai keitikliai, dalelių filtrai), nebent tos dalys atitinka Direktyvos 2014/45/ES 4 straipsnyje nustatytos atitinkamos techninės apžiūros reikalavimus.

3. Automatinių ir neautomatinių saugos diržų komplektai, įskaitant austinius diržus, sagtis, plėtiklius, pirotechninius sensorius.

4. Sėdynės tais atvejais, kai jose yra saugos diržų tvirtinimo įtaisų ir (arba) oro pagalvių.

5. Vairavimo užraktai, veikiantys vairo ašies laikiklį.

6. Imobilizatoriai, įskaitant atsakiklius ir elektroninius valdymo blokus.

F DALIS

SPECIALAUS IŠIMTŲ DALIŲ, KOMPONENTŲ IR MEDŽIAGŲ APDOROJIMO REIKALAVIMAI

1. SLI baterijos apdorojamos pagal Reglamento (ES) 2023/1542 70 straipsnį.

2. Elektrinių transporto priemonių baterijos apdorojamos pagal Reglamento (ES) 2023/1542 70 straipsnį.

3. Mažųjų transporto priemonių baterijos apdorojamos pagal Reglamento (ES) 2023/1542 70 straipsnį.

4. Nešiojamosios baterijos apdorojamos pagal Reglamento (ES) 2023/1542 70 straipsnį.

5. Nuolatinių magnetų medžiagos, kurių sudėtyje yra neodimio, disprozio arba prazeodimio (neodimio, geležies ir boro (NdFeB)), kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2024/1252 28 straipsnyje, ir varis iš elektros pavaros variklių, kurie netinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, išimami, jei patvirtintoms apdorojimo įmonėms įmanoma tai padaryti nepatiriant pernelyg didelių išlaidų. Jei nėra pakankamos techninės pažangos, kad būtų galima perdirbti NdFeB nuolatinių magnetų medžiagas, elektros pavaros varikliai arba jų dalys, kurių sudėtyje yra nuolatinio magneto medžiagų, turi būti sandėliuojami ir paženklinti pagal Reglamento (ES) 2024/1252 28 straipsnio 1 dalies b punktą. Būsimo perdirbimo tikslu netaikomi Direktyvos 1999/31/EB reikalavimai, susiję su laikinu saugojimu.

6. Išimtus elektroninius komponentus ir dalis, kurių negalima pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, ir spalvotųjų metalų frakcijas, įskaitant susmulkintas spausdintines plokštes, apdoroja apdorojimo veiklos vykdytojai, kaip nurodyta Direktyvos 2012/19/ES 8 straipsnio 3 dalyje.

7. Iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės išimtas stiklas turi būti perdirbamas bent jau į stiklo tarą, stiklo pluoštą ar lygiavertės kokybės gaminį.

8. Išleisti aušalai recirkuliuojami, regeneruojami arba suardomi pagal Reglamento (ES) 2024/573 8 straipsnį.

9. Plastikas ir liekanų frakcijos tvarkomos pagal Reglamento (ES) 2019/1021 7 straipsnį ir IV priedą.

10. Guminės padangos perdirbamos laikantis atliekų hierarchijos ir bendrųjų reikalavimų, nustatytų Direktyvos 2008/98/EB 4 straipsnyje, pirmenybė būtų teikiama prevencijos galimybėms, kuriomis pasiekiamas geriausias bendras aplinkosauginis rezultatas, įskaitant restauravimą, ir kuriomis pirmenybė teikiama perdirbimui, įskaitant kitus metodus nei mechaninis perdirbimas, o ne energijos gavybai iš atliekų.

11. Aliuminio medžiagos, gautos iš šilumokaičių, kaip nurodyta VIII priedo C dalies 17 punkte, laikomos ir perdirbamos atskirai nuo VIII priedo G dalies 2 punkto b papunktyje nurodytų lieto ir mechaniškai apdoroto aliuminio frakcijų.

## G DALIS

## MIŠRIOJO SMULKINIMO IR PO SMULKINIMO TAIKOMŲ TECHNOLOGIJŲ TAIKYMO KRITERIJAI

1. Siekiant laikytis šio reglamento 27 straipsnio 3 dalies, eksploatuoti netinkamos transporto priemonės gali būti smulkinamos kartu su kitomis atliekomis, tik jei:

   a) buvo atliktas elektros ir elektroninės įrangos atliekų atrankinis apdorojimas pagal Direktyvos 2012/19/ES VII priedą;

   b) visos baterijos buvo išimtos pagal Reglamentą (ES) 2023/1542;

   c) plastiko pakuotės buvo atskirtos nuo pakuočių atliekų ir metalo pakuočių pagal Reglamentą (ES) 2025/40;

   d) mišriojo smulkinimo procesas nesumažina atliekų srauto kokybės, palyginti su atskiru apdorojimu, ir

e) siekiant įvykdyti pareigas teikti ataskaitas pagal Reglamentą (ES) 2023/1542, Reglamentą (ES) 2025/40, Direktyvą 2008/98/EB ir Direktyvą 2012/19/ES, galima nustatyti individualų mišrių atliekų srautų indėlį į galutines frakcijas.

2. Galutinėms frakcijoms taikomi kokybės reikalavimai:

a) bendras vario kiekis pagrindinėje plieno frakcijoje turi būti ne didesnis kaip 0,25 % masės; nuo 2031 m. rugsėjo 1 d. bendras vario kiekis pagrindinėje plieno frakcijoje turi būti ne didesnis kaip 0,15 % masės;

b) ne vėliau kaip 2029 m. rugsėjo 1 d. aliuminis rūšiuojamas ne mažiau kaip į dvi frakcijas:

i) lietą aliuminį (frakcijos, kuriose silicio yra daugiau kaip 1,5 %);

ii) mechaniškai apdorotą aliuminį (frakcijos, kuriose silicio yra 1,5 % arba mažiau);

c) ne vėliau kaip 2032 m. rugsėjo 1 d. aliuminis rūšiuojamas ne mažiau kaip į keturias frakcijas:

i) aliuminio frakciją, kurioje silicio yra daugiau kaip 1,5 %, vario – 0,5 % arba mažiau, o geležies – 0,2 % arba mažiau;

ii) aliuminio frakciją, kurioje silicio yra daugiau kaip 1,5 % ir kuri neatitinka i papunktyje nurodytų sudėties reikalavimų dėl vario ir geležies;

iii) aliuminio frakciją, kurioje silicio yra 1,5 % arba mažiau, magnio – 1,5 % arba mažiau, vario – 0,3 % arba mažiau, o cinko – 0,3 % arba mažiau;

iv) aliuminio frakciją, kurioje silicio yra 1,5 % arba mažiau ir kuri neatitinka iii papunktyje nurodytų sudėties reikalavimų dėl magnio, vario ir cinko.

d) smulkintuvo sunkioji frakcija, gauta atskyrus orą ir atskyrus geležį, toliau apdorojama siekiant atskirti juoduosius metalus, spalvotuosius metalus, plastiką ir kitas organines medžiagas perdirbimui arba atgavimui. Šių procesų liekanose turi būti mažiau kaip 1 % metalo kiekio pagal masę, o pagal Tarybos sprendimą 2003/33/EB [1] – mažiau kaip 5 % bendrojo organinės anglies kiekio pagal masę; bendrojo organinės anglies (BOA) kiekio < 5 % riba pagal masę netaikoma, jei tinkamai parinkta ir atnaujinta smulkintuvo sunkioji frakcija yra biologiškai stabili pagal galiojančius teisės aktus;

e) smulkintuvo lengvoji frakcija toliau apdorojama siekiant atskirti juoduosius metalus, spalvotuosius metalus, plastiką ir kitas organines medžiagas, kad jas būtų galima perdirbti arba atgauti; šių procesų liekanose turi būti mažiau kaip 1 % metalo kiekio pagal masę, o pagal Sprendimą 2003/33/EB – mažiau kaip 5 % bendrojo organinės anglies kiekio pagal masę; bendrojo organinės anglies (BOA) kiekio < 5 % riba pagal masę netaikoma, jei tinkamai parinkta ir atnaujinta smulkintuvo lengvoji frakcija yra biologiškai stabili pagal galiojančius teisės aktus.

[1] 2002 m. gruodžio 19 d. Tarybos sprendimas 2003/33/EB, kuriuo pagal Direktyvos 1999/31/EB 16 straipsnį ir II priedą nustatomi atliekų priėmimo į sąvartynus kriterijai ir tvarka (OL L 11, 2003 1 16, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj).

3. Dokumentai, teikiami siekiant taikyti nuo pareigos išimti dalis, komponentus ir medžiagas nukrypti leidžiančią nuostatą:

   a) jei yra, rašytinės sutarties tarp patvirtintos apdorojimo įmonės ir smulkinimo operacijas atliekančios bei po smulkinimo taikomas technologijas naudojančios įmonės kopija, įskaitant perdirbti paruoštų antrinių žaliavų kokybės specifikacijas ir techninę specifikaciją, taikomą apdorojant frakcijas iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių;

   b) nepriklausomos įstaigos pateiktos reprezentatyvios apdorojimo konfigūracijos mėginių analizės, kurioje tiriama apdorojimo frakcijų (rezultato) kokybė ir kiekis, ataskaita.

*IX PRIEDAS*

INFORMACIJA DĖL REGISTRACIJOS GAMINTOJŲ REGISTRE

1. Informacija, kurią turi pateikti gamintojas ar jo įgaliotasis atstovas didesnės gamintojo atsakomybės klausimams:

a) pavadinimas ir prekių ženklai (jei yra), kuriuos naudodamas gamintojas vykdo veiklą toje valstybėje narėje, ir gamintojo adresas, įskaitant pašto kodą ir vietovę, gatvės pavadinimą ir namo numerį, šalis, telefono numeris (jei yra), interneto svetainės adresas ir el. pašto adresas, nurodant vieną bendrą kontaktinį asmenį;

b) gamintojo nacionalinis identifikavimo kodas, įskaitant jo numerį prekybos registre ar analogišką oficialų registracijos numerį, taip pat Europos ar nacionalinis mokesčių mokėtojo identifikacinis numeris;

c) transporto priemonių, kurias gamintojas ketina pirmą kartą pateikti rinkai valstybės narės teritorijoje, kategorijos;

d) informacija apie tai, kaip gamintojas vykdo 16 straipsnyje nustatytas pareigas, įskaitant šią informaciją raštu:

i) gamintojo taikomos priemonės, skirtos 16 ir 20 straipsniuose nustatytoms gamintojo atsakomybei priskiriamoms pareigoms įvykdyti;

ii) priemonės, taikomos 23 straipsnyje nustatytai surinkimo pareigai įvykdyti, atsižvelgiant į transporto priemonių, kurias gamintojas pateikia rinkai valstybėje narėje, kiekį, ir

iii) sistema, skirta užtikrinti, kad kompetentingoms institucijoms teikiami duomenys yra patikimi;

e) gamintojo arba, kai taikytina, gamintojo įgaliotojo atstovo didesnės gamintojo atsakomybės klausimams arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos pareiškimas, kuriame nurodoma, kad pateikta informacija yra teisinga.

2. Informacija, teikiama kartu su 1 dalyje nurodyta informacija, kai didesnės gamintojo atsakomybės pareigoms vykdyti paskiriama gamintojo atsakomybę perimanti organizacija:

a) gamintojo atsakomybės organizacijos pavadinimas ir kontaktiniai duomenys, įskaitant pašto kodą ir vietovę, gatvės pavadinimą ir namo numerį, šalis, telefono numeris, interneto svetainės ir el. pašto adresas ir nacionalinis identifikavimo kodas;

b) gamintojo atsakomybės organizacijos prekybos registro numeris arba lygiavertis oficialus registracijos numeris ir Europos arba nacionalinis mokesčių mokėtojo identifikacinis numeris; ir

c) atstovaujamo gamintojo suteiktas įgaliojimas.

3. Informacija, kurią kartu su 1 punkte nurodyta informacija teikia gamintojo atsakomybę perimanti organizacija, kai ji paskirta pagal 17 straipsnio 1 dalį:

   a) atstovaujamų gamintojų pavadinimai ir kontaktiniai duomenys, įskaitant pašto kodus ir vietoves, gatvių pavadinimus ir namų numerius, šalys, telefono numeriai, interneto svetainių adresai ir el. pašto adresai;

   b) kiekvieno atstovaujamo gamintojo suteiktas įgaliojimas, kai taikytina;

   c) jei gamintojo atsakomybę perimanti organizacija atstovauja ne vienam, o daugiau gamintojų, ji atskirai nurodo, kaip kiekvienas iš atstovaujamų gamintojų atlieka 16 straipsnyje nustatytas pareigas.

4. Jei 16 straipsnyje numatytas pareigas gamintojo vardu vykdo paskirtasis atstovas didesnės gamintojo atsakomybės klausimams, atstovaujantis daugiau nei vienam gamintojui, tas atstovas kartu su 1 dalyje nurodyta informacija atskirai pateikia kiekvieno atstovaujamo gamintojo pavadinimą ir kontaktinius duomenis.

*X PRIEDAS*

SUNAIKINIMO PAŽYMĖJIMAS

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Šį pažymėjimą išduodanti įstaiga arba įmonė | |
| 1.1. | Pavadinimas | |
| 1.2. | Adresas | |
| 1.3. | Telefono numeris | |
| 1.4. | El. paštas (jei yra) | |
| 1.5. | Registracijos arba identifikavimo numeris (*) | |
| 2. | Kompetentinga institucija, išdavusi leidimą 1 punkte nurodytai įstaigai arba įmonei | |
| 2.1. | Valstybė narė | |
| 2.2. | Pavadinimas | |
| 2.3. | Adresas | |
| 3. | Sunaikinimo pažymėjimas | |
| 3.1. | Suteikimo data | |
| 3.2. | Numeris | |
| 4. | Informacija apie transporto priemonę, dėl kurios išduodamas šis sunaikinimo pažymėjimas | |
| 4.1. | Šalies ženklas | |
| 4.2. | (A) Registracijos numeris (**) | |
| 4.3. | (J) Kategorija (**) | |
| 4.4. | (D.1) Markė (**) | |
| 4.5. | (D.3) Komercinis pavadinimas (**) | |

| | | |
|---|---|---|
| 4.6. | (E) Transporto priemonės identifikavimo numeris (**) | |
| 4.7. | Registracijos liudijimo numeris | |
| 5. | Informacija apie transporto priemonės savininką | |
| 5.1. | (C.2.1) Pavardė arba įmonės pavadinimas (**) | |
| 5.2. | (C.2.2) Kitas vardas (-ai) / pavadinimas (-ai) (**) | |
| 5.3. | (C.2.3) Adresas (**) | |
| 5.4. | Telefono numeris [jei yra ir gavus savininko sutikimą] | |
| 5.5. | El. paštas [jei yra ir gavus savininko sutikimą] | |
| 6. | Pastabos | |

(*) Šis reikalavimas gali būti netaikomas, jei nacionalinėje registravimo arba identifikavimo sistemoje toks numeris nenumatytas.
(**) Suderinti Bendrijos kodai, kaip nurodyta Direktyvoje 1999/37/EB.

*XI PRIEDAS*

**REGLAMENTO (ES) 2018/858 IR REGLAMENTO (ES) Nr. 168/2013 DALINIAI PAKEITIMAI**

1. Reglamento (ES) 2018/858 II priedas iš dalies keičiamas taip:

a) I dalies G13 įrašas pakeičiamas taip:

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „G13 | Žiediškumas | Reglamentas (ES) 2026/1738 | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X“ | | |

b) 1 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) 1 lentelėje G13 įrašas pakeičiamas taip:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „G13 | Žiediškumas | Reglamentas (ES) 2026/1738 | | Netaikoma Tačiau taikoma VII priedo E dalis dėl draudimo pakartotinai naudoti nurodytas sudedamąsias dalis.“ |

ii) 2 lentelėje G13 įrašas pakeičiamas taip:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „G13 | Žiediškumas | Reglamentas (ES) 2026/1738 | | Netaikoma Tačiau taikoma VII priedo E dalis dėl draudimo pakartotinai naudoti nurodytas sudedamąsias dalis.“ |

c) 2 priedėlio 4 punktas iš dalies keičiamas taip:

i) lentelėje „I dalis. $M_1$ kategorijos transporto priemonės“ 59 įrašas pakeičiamas taip:

| | | |
|---|---|---|
| „59 | Reglamentas (ES) 2026/1738 (žiediškumas) | To reglamento reikalavimai netaikomi.“ |

ii) lentelėje „II dalis. $N_1$ kategorijos transporto priemonės“ 59 įrašas pakeičiamas taip:

| | | |
|---|---|---|
| „59 | Reglamentas (ES) 2026/1738 (žiediškumas) | To reglamento reikalavimai netaikomi.“ |

d) III dalis iš dalies keičiama taip:

i) 1 priedėlio 59 įrašas pakeičiamas taip:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| „59 | Žiediškumas | Reglamentas (ES) 2026/1738 | Netaikoma | Netaikoma“ | | |

ii) 2 priedėlio 59 įrašas pakeičiamas taip:

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „59 | Žiediškumas | Reglamentas (ES) 2026/1738 | Netaikoma | | | | Netaikoma“ | | | | | |

iii) 3 priedėlio 59 įrašas pakeičiamas taip:

| | | | |
|---|---|---|---|
| „59 | Žiediškumas | Reglamentas (ES) 2026/1738 | Netaikoma“ |

iv) 4 priedėlio 59 įrašas pakeičiamas taip:

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „59 | Žiediškumas | Reglamentas (ES) 2026/1738 | Netaikoma | | | | Netai-koma“ | | | | | | |

2. Reglamento (ES) Nr. 168/2013 II priedas iš dalies keičiamas taip:

C1 skirsnyje 15a įrašas pakeičiamas taip:

| | | | | L1e-A[1] | L1e-B[2] | L2e | L3e | L4e | L5e-B | L6e-A | L7e-A1 | L7e-A2 | L7e-B1 | L7e-B2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „15a | 18 | Žiedškumo reikalavimai | Reglamentas (ES) 2026/1738 | x | x | x | *x* | *x* | *x* | *x* | *x* | *x* | *x* | *x*“ |

*XII PRIEDAS*

REGLAMENTO (ES) 2023/1542 DALINIAI PAKEITIMAI

I priedo pirmoji lentelė keičiama šia lentele:

| „1 skiltis<br>Medžiagos ar medžiagų grupės pavadinimas | 2 skiltis<br>Apribojimo sąlygos |
|---|---|
| 1. Gyvsidabris CAS Nr. 7439-97-6 EB Nr. 231-106-7 ir jo junginiai | Prietaisuose, mažosiose transporto priemonėse ar kitose transporto priemonėse esančiose ir integruotose (arba nesančiose ir neintegruotose) baterijose gyvsidabrio (gyvsidabrio metalo pavidalu) neturi būti daugiau kaip 0,0005 % masės. |
| 2. Kadmis CAS Nr. 7440-43-9 EB Nr. 231-152-8 ir jo junginiai | 1. Prietaisuose, mažosiose transporto priemonėse ar kitose transporto priemonėse esančiose ir integruotose (arba nesančiose ir neintegruotose) nešiojamosiose baterijose kadmio (kadmio metalo pavidalu) neturi būti daugiau kaip 0,002 % masės.<br><br>2. Į Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtas $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemones, įskaitant specialios paskirties transporto priemones, integruotose elektrinių transporto priemonių ir automobilių baterijose kadmio (kadmio metalo pavidalu) neturi būti daugiau kaip 0,01 % homogeninės medžiagos masės.<br><br>3. 2 punktas netaikomas elektrinių transporto priemonių baterijoms, naudojamoms kaip Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtų $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemonių, įskaitant specialios paskirties transporto priemones, atsarginės dalys, pateiktoms rinkai iki 2008 m. gruodžio 31 d. |
| 3. Švinas CAS Nr. 7439-92-1 EB Nr. 231-100-4 ir jo junginiai | 1. Nuo 2024 m. rugpjūčio 18 d. prietaisuose esančiose ir integruotose (arba nesančiose ir neintegruotose) nešiojamosiose baterijose švino (švino metalo pavidalu) neturi būti daugiau kaip 0,01 % masės.<br><br>2. 1 punkte nustatytas apribojimas nešiojamiems cinko oro diskiniams elementams netaikomas iki 2028 m. rugpjūčio 18 d.<br><br>3. Į Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtas $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemones, įskaitant specialios paskirties transporto priemones, integruotose nešiojamosiose baterijose švino (švino metalo pavidalu) neturi būti daugiau kaip 0,1 % homogeninės medžiagos masės.<br><br>4. 3 punktas netaikomas nešiojamosioms baterijoms, integruotoms į Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtas $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemones, įskaitant specialios paskirties transporto priemones, arba naudojamoms kaip jų atsarginės dalys, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2024 m. sausio 1 d.<br><br>5. Į Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtas $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemones, įskaitant specialios paskirties transporto priemones, integruotose elektrinių transporto priemonių baterijose švino (švino metalo pavidalu) neturi būti daugiau kaip 0,1 % homogeninės medžiagos masės. |

| „1 skiltis<br>Medžiagos ar medžiagų grupės pavadinimas | 2 skiltis<br>Apribojimo sąlygos |
|---|---|
| | 6. 5 punktas netaikomas:<br>a) elektrinių transporto priemonių baterijoms, naudojamoms aukštos įtampos sistemose ([1]), integruotoms į Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtas $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemones arba naudojamoms kaip jų atsarginės dalys, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2019 m. sausio 1 d.;<br>b) elektrinių transporto priemonių baterijoms, kurioms netaikomas šio punkto a papunktis, integruotoms į transporto priemones, įskaitant Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtas $M_1$ ir $N_1$ kategorijų specialios paskirties transporto priemones arba naudojamoms kaip jų atsarginės dalys, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2024 m. sausio 1 d.<br>7. Į Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtas $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemones, įskaitant specialios paskirties transporto priemones, integruotose automobilių baterijose švino (švino metalo pavidalu) neturi būti daugiau kaip 0,1 % homogeninės medžiagos masės.<br>8. 7 punktas netaikomas:<br>a) automobilių baterijoms, naudojamoms 12 V įtaisuose Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtose $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemonėse, įskaitant specialios paskirties transporto priemones ([1]);<br>b) automobilių baterijoms, naudojamoms 24 V įtaisuose Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtose $M_1$ ir $N_1$ kategorijų specialios paskirties transporto priemonėse ([2]);<br>c) automobilių baterijoms, naudojamoms kituose įtaisuose, nei nurodyti šio punkto a ir b papunkčiuose, Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtose $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemonėse, įskaitant specialios paskirties transporto priemones, kurių tipas patvirtintas anksčiau nei 2024 m. sausio 1 d. |
| 4. Šešiavalentis chromas CAS Nr. 18540-29-9EC Nr. 606-053-1 ir jo junginiai | Į Reglamente (ES) 2018/858 apibrėžtas $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemones, įskaitant specialios paskirties transporto priemones, integruotose baterijose šešiavalenčio chromo (šešiavalenčio chromo metalo pavidalu) neturi būti daugiau kaip 0,1 % homogeninės medžiagos masės. |

([1]) Sistemos, kurių nuolatinės srovės įtampa yra > 75 V, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/35/ES 1 straipsnyje ([3]).“

([1]) Ši išimtis turi būti peržiūrėta 2030 m.
([2]) Ši išimtis turi būti peržiūrėta 2030 m.
([3]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/35/ES dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su tam tikrų įtampos ribų elektros įrenginių tiekimu rinkai, suderinimo (OL L 96, 2014 3 29, p. 357, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj).

*XIII PRIEDAS*

KRITERIJAI, KURIUOS TURI ATITIKTI TREČIOSIOSE VALSTYBĖSE ESANTYS ĮRENGINIAI, VYKDANTYS PERDIRBTOS MEDŽIAGOS GAMYBĄ

A DALIS KRITERIJAI, KURIAIS ĮRODOMA, KAD PERDIRBTOS MEDŽIAGOS BUVO PAGAMINTOS ĮRENGINYJE, KURIS ATITINKA TAM TIKRUS SĄJUNGOS TEISĖJE NUSTATYTUS REIKALAVIMUS DĖL ŽMONIŲ SVEIKATOS, KLIMATO IR APLINKOS APSAUGOS ARBA JIEMS LYGIAVERČIUS REIKALAVIMUS (PAGAL 6 STRAIPSNIO 4 DALĮ)

1. Trečiojoje valstybėje esantis įrenginys, kuriame gaminamos perdirbtos medžiagos gamyboje, savo faktinėje veikloje turi atitikti šias sąlygas:

a) įrenginys atitinka atliekų perdirbimo reikalavimus ir vykdo savo veiklą pagal taikytinus nacionalinės teisės aktus dėl aplinkos apsaugos;

b) įrenginys yra suprojektuotas, pastatytas ir eksploatuojamas saugiai ir aplinkai saugiu būdu ir visų pirma jame įdiegti reikiami procesai, tinkamos atliekų tvarkymo technologijos, veiklos organizavimas ir infrastruktūra atitinkamoms atliekoms perdirbti;

c) plastiko atliekos įrenginiui tiekiamos valstybės narės arba iš šalies, kuri atitinka Sąjungos teisės aktus arba lygiaverčius aplinkos apsaugos ir darbuotojų saugos standartus taip, kaip valstybės narės, ir įrenginys veikia tokioje šalyje pagal 3 dalyje nustatytus kriterijus;

d) įrenginyje įdiegtos ir taikomos tvarkymo ir stebėsenos sistemos, procedūros ir metodai, kuriais siekiama užkirsti kelią, sumažinti ir, kiek praktiškai įmanoma, panaikinti:

i) riziką susijusių darbuotojų ir šalia įrenginio gyvenančių žmonių sveikatai bei saugai; ir

ii) neigiamą poveikį aplinkai, kurį daro jo veikla (visų pirma taikant tinkamas priemones taršai stebėti ir taršos klausimams spręsti);

e) įrenginyje užtikrinamas visų įrenginyje gautų ir apdorotų atliekų atsekamumas, be kita ko, užtikrinant, kad visos jo veiklos metu susidariusios galutinės atliekos būtų dokumentuojamos ir perkeliamos tik į tokius atliekų tvarkymo įrenginius, kuriuose leidžiama apdoroti tokias galutines atliekas;

f) įrenginyje taikomos energijos taupymo ir su jo veikla susijusių šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo ribojimo priemonės;

g) įrenginyje daromi ir gali būti pateikti įrašai apie jo atliekų tvarkymo veiklą per paskutinius penkerius metus; jei įrenginys veikė trumpiau nei penkerius metus, jame daromi ir gali būti pateikti įrašai apie jo atliekų tvarkymo veiklą per visą veiklos laikotarpį;

h) dėl įrenginio veiklos vykdytojo ar jo vadovybės per paskutinius penkerius metus nebuvo priimta teismo nuosprendžių dėl neteisėtos veiklos, susijusios su atliekų tvarkymu.

2. Kai tinkama, atsižvelgiama į šias arba lygiavertes taisykles kaip į atskaitos tašką:

   a) konkrečius reikalavimus dėl tam tikrų atliekų apdorojimo ir apdorotų atliekų kiekio apskaičiavimo, kurie yra privalomi pagal Sąjungos teisės aktus, ir į reikalavimus dėl pagamintų perdirbtų medžiagų kiekio apskaitos;

   b) išvadas dėl geriausių prieinamų gamybos būdų, priimtas dėl tam tikros veiklos pagal Direktyvą 2010/75/ES.

3. Plastiko atliekos tvarkomos laikantis Sąjungos teisės aktuose nustatytų reikalavimų arba tiems reikalavimams lygiaverčių reikalavimų ir turi būti atvežtos iš valstybės narės arba šalies, kurioje taikoma visą jos teritoriją apimanti visapusiška atliekų tvarkymo sistema, kuria įrodomas jos gebėjimas ir noras užtikrinti atliekų tvarkymą aplinkai saugiu būdu, visų pirma atsižvelgiant į šiuos kriterijus:

   a) įgyvendintas ir planuojamas priemones, kuriomis siekiama užtikrinti atliekų tvarkymą aplinkai saugiu būdu jos teritorijoje, pavyzdžiui, įdiegtas didesnės gamintojo atsakomybės sistemas arba lygiavertes sistemas, kuriomis įgyvendinamas principas „teršėjas moka“;

   b) įgyvendintas ir planuojamas priemones, kuriomis siekiama padidinti iš transporto priemonių perdirbto po vartojimo etapo susidariusio plastiko dalį, ir šių priemonių stebėsenos rodiklius;

   c) įgyvendintas ir planuojamas priemones, kuriomis siekiama padidinti nacionalinei rinkai pateiktų transporto priemonių sudėtyje esančio po vartojimo etapo susidariusio perdirbto plastiko dalį, ir šių priemonių stebėsenos rodiklius.

B DALIS KRITERIJAI, KURIAIS ĮRODOMA, KAD PERDIRBTOS MEDŽIAGOS BUVO PAGAMINTOS LAIKANTIS 6 STRAIPSNIO 1, 2 IR 3 DALYSE NUSTATYTŲ REIKALAVIMŲ

Trečiojoje valstybėje esantis įrenginys, kuriame gaminamos perdirbtos medžiagos gamyboje, savo faktinėje veikloje turi atitikti šias sąlygas:

1. įrenginyje turi būti įmanoma pateikti įrodymų, kad jame gaminamos medžiagos, perdirbtos iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų. Jei įrenginyje taip pat gaminamos medžiagos, gautos iš iki vartojimo etapo susidariusių atliekų arba gautos iš žaliavų, turi būti įmanoma įrodyti, kad jame aiškiai atskiriamos skirtingų rūšių medžiagos. Įrenginyje užtikrinama, kad iš jo būtų tiekiamos tik medžiagos, perdirbtos iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų, kaip sąlyga, kad šios medžiagos būtų apskaitomos kaip 6 straipsnyje nustatytų tikslų dalis;

2. turi būti įmanoma įrodyti, kad įrenginyje, kuriame gaminamos perdirbtos medžiagos iš po vartojimo etapo susidariusių atliekų, gautų iš eksploatuoti netinkamų arba suremontuotų transporto priemonių, tokios atliekos buvo surinktos atskirai ir nebuvo sumaišytos su kitos kilmės medžiagomis taip, kad būtų užkirstas kelias šių atliekų atsekamumui prieš jas atvežant į įrenginį ir viso perdirbimo proceso metu.

*XIV PRIEDAS*

REIKALAVIMAI AUDITUI, SERTIFIKUOTOJAMS IR AUDITORIAMS

A DALIS IŠSAMŪS REIKALAVIMAI AUDITĄ ATLIEKANČIOMS TREČIOSIOMS ŠALIMS

1. Trečioji šalis, atliekanti trečiojoje valstybėje esančio įrenginio auditą pagal 6 straipsnio 5 dalį, turi būti nepriklausoma nuo perdirbtų medžiagų tiekėjo, fizinio gamintojo arba asmens, dalyvaujančio perdirbtos medžiagos gamyboje, ir nuo kontroliuojamo įrenginio. Tuo tikslu trečioji šalis turi galėti dokumentais patvirtinti, kad:

   a) ji nėra šių subjektų dalis ar jų kontroliuojama;

   b) ji yra nustačiusi ir taiko savo nešališkumą užtikrinančias procedūras, įskaitant:

      i) nuolatinį rizikos savo nešališkumui vertinimą;

      ii) rizikos nešališkumui, kylančios dėl finansinio, komercinio ir kitokio pobūdžio spaudimo, nustatymą, pašalinimą ir mažinimą;

      iii) rizikos nešališkumui, kylančios dėl jos darbuotojų santykių, vertinimą;

   c) ji struktūruota ir valdoma nepriklausomumą užtikrinančiu būdu ir nešališkai, be kita ko:

      i) ji yra aiškiai identifikuojama teisės subjekto struktūroje, jei teisės subjektas taip pat vykdo su auditu nesusijusią veiklą;

      ii) ji yra nustačiusi ataskaitų apie atliktą audito veiklą teikimo taisykles;

      iii) jos darbuotojai turi aiškiai nustatytas užduotis, susijusias su audito atlikimu.

2. Laikoma, kad auditą pagal 6 straipsnio 5 dalį atliekanti trečioji šalis turi tinkamą kvalifikaciją audito ir atliekų tvarkymo srityje, jei ji turi pakankamai kvalifikuotų darbuotojų, įdarbintų tiesiogiai arba pagal subrangos sutartis ir reguliariai mokomų, ir jei atliekant tokį auditą dalyvaujantys jos darbuotojai turi dokumentais pagrįstos profesinės patirties visose šiose srityse:

   a) atliekų apdorojimo įmonių audito;

   b) atliekų apdorojimo operacijų;

   c) aplinkos ir darbuotojų sveikatos ir saugos valdymo sistemų;

   d) perdirbtų medžiagų gamybos.

3. Siekdama įrodyti atitiktį šios dalies 1 ir 2 punktuose nurodytiems kriterijams, auditą arba sertifikavimą atliekanti trečioji šalis savo sertifikavimo veikloje remiasi Sąjungos arba lygiaverčiais tarptautiniu mastu pripažintais standartais, susijusiais su auditų atlikimu, pavyzdžiui, tarptautinis standartas ISO 19011:2018 arba ISO/IEC 17020:2012.

B DALIS AUDITO OBJEKTAS

1. Atliekant 6 straipsnio 5 dalyje nurodytą auditą patikrinama, ar trečiojoje valstybėje esantis įrenginys, kuriame gaminamos perdirbtos medžiagos, savo faktinėje veikloje atitinka XIII priede išvardytas sąlygas.

2. Audito ataskaitose aiškiai nurodomi auditą atlikusių asmenų vardai, pavardės ir kontaktiniai duomenys.

*XV PRIEDAS*

ATITIKTIES LENTELĖS

1. Direktyva 2000/53/EB

| Direktyva 2000/53/EB | Šis reglamentas |
|---|---|
| 1 straipsnis | 1 straipsnis |
| 2 straipsnio 1 punktas | 3 straipsnio 1 punktas |
| 2 straipsnio 2 punktas | 3 straipsnio 2 punktas |
| 2 straipsnio 3 punktas | 3 straipsnio 23 punktas |
| 2 straipsnio 4 punktas | 3 straipsnio 39 punktas |
| 2 straipsnio 5 punktas | 3 straipsnio 18 punktas |
| 2 straipsnio 6 punktas | 3 straipsnio 4 punktas |
| 2 straipsnio 7 punktas | 3 straipsnio 39 punktas |
| 2 straipsnio 8 punktas | 3 straipsnio 39 punktas |
| 2 straipsnio 9 punktas | 3 straipsnio 39 punktas |
| 2 straipsnio 10 punktas | 3 straipsnio 35 punktas |
| 2 straipsnio 11 punktas | — |
| 2 straipsnio 11 punkto a papunktis | — |
| 2 straipsnio 11 punkto b papunktis | — |
| 2 straipsnio 11 punkto c papunktis | — |
| 2 straipsnio 11 punkto d papunktis | — |
| 2 straipsnio 12 punktas | — |
| 2 straipsnio 13 punktas | — |

| Direktyva 2000/53/EB | Šis reglamentas |
|---|---|
| 3 straipsnio 1 dalis | 2 straipsnio 1 dalies a punktas |
| 3 straipsnio 2 dalis | — |
| 3 straipsnio 3 dalis | — |
| 3 straipsnio 4 dalis | — |
| 3 straipsnio 5 dalis | — |
| 4 straipsnio 1 dalies a punktas | 5 straipsnio 1 dalis |
| 4 straipsnio 1 dalies b punktas | 7 straipsnio 1 dalis |
| 4 straipsnio 1 dalies c punktas | 6 straipsnis |
| 4 straipsnio 2 dalies a punktas | 5 straipsnio 4 ir 5 dalys |
| 4 straipsnio 2 dalies b punkto i papunktis | 5 straipsnio 6 dalies a punktas |
| 4 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis | 5 straipsnio 6 dalies b punktas |
| 4 straipsnio 2 dalies b punkto iii papunktis | 5 straipsnio 6 dalies c punktas |
| 4 straipsnio 2 dalies b punkto iv papunktis | 5 straipsnio 6 dalies d punktas |
| 4 straipsnio 2 dalies c punktas | — |
| 5 straipsnio 1 dalies pirma įtrauka | — |
| 5 straipsnio 1 dalies antra įtrauka | 23 straipsnio 3 dalies b punktas |
| 5 straipsnio 2 dalis | 24 straipsnio 1 dalis |
| 5 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa | 25 straipsnis |
| 5 straipsnio 3 dalies antra pastraipa | 25 straipsnio 1 dalis |
| 5 straipsnio 3 dalies trečia pastraipa | — |
| 5 straipsnio 4 dalies pirma pastraipa | 24 straipsnio 2 dalis |
| 5 straipsnio 4 dalies antra pastraipa | 16 straipsnis ir 20 straipsnio 1 dalies a punktas |

| Direktyva 2000/53/EB | Šis reglamentas |
|---|---|
| 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa | 24 straipsnio 2 dalis |
| 5 straipsnio 4 dalies ketvirta pastraipa | — |
| 5 straipsnio 5 dalies pirma pastraipa | 25 straipsnio 1 dalis ir X priedas |
| 5 straipsnio 5 dalies antra pastraipa | — |
| 6 straipsnio 1 dalis | 26 straipsnio 1 ir 2 dalys |
| 6 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa | 15 straipsnio 1 dalis |
| 6 straipsnio 2 dalies antra pastraipa | — |
| 6 straipsnio 3 dalies pirma pastraipa | 29 straipsnio 1 dalis ir VIII priedo C dalis |
| 6 straipsnio 3 dalies antra pastraipa | 28 straipsnio 1 dalis |
| 6 straipsnio 4 dalis | 15 straipsnio 2 dalis |
| 6 straipsnio 5 dalis | 26 straipsnio 4 dalis |
| 6 straipsnio 6 dalis | 26 straipsnio 3 dalis |
| 7 straipsnio 1 dalis | 30 straipsnio 1 dalis |
| 7 straipsnio 2 dalies a punktas | — |
| 7 straipsnio 2 dalies b punktas | 33 straipsnio 1 dalies a ir b punktai |
| 7 straipsnio 2 dalies antra pastraipa | — |
| 7 straipsnio 2 dalies trečia pastraipa | — |
| 7 straipsnio 3 dalis | — |
| 7 straipsnio 4 dalis | — |
| 7 straipsnio 5 dalis | — |
| 8 straipsnio 1 dalis | 12 straipsnio 1 dalis |

| Direktyva 2000/53/EB | Šis reglamentas |
|---|---|
| 8 straipsnio 2 dalis | 12 straipsnio 2 dalis |
| 8 straipsnio 3 dalis | 11 straipsnio 1 dalis |
| 8 straipsnio 4 dalis | 11 straipsnio 1 ir 3 dalys |
| 9 straipsnio 1a dalies pirma pastraipa | 50 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa |
| 9 straipsnio 1a dalies antra pastraipa | 50 straipsnio 1 dalies antra pastraipa |
| 9 straipsnio 1a dalies trečia pastraipa | 50 straipsnio 1 dalies trečia pastraipa |
| 9 straipsnio 1b dalis | 50 straipsnio 2 dalis |
| 9 straipsnio 1c dalis | 50 straipsnio 3 dalies trečia pastraipa |
| 9 straipsnio 1d dalis | 50 straipsnio 5 dalis |
| 9 straipsnio 2 dalis | 9 straipsnis ir V priedo A dalis |
| 9a straipsnio 1 dalis | 51 straipsnio 1 dalis |
| 9a straipsnio 2 dalis | 51 straipsnio 2 dalis |
| 9a straipsnio 3 dalis | 51 straipsnio 3 dalis |
| 9a straipsnio 4 dalis | 51 straipsnio 4 dalis |
| 9a straipsnio 5 dalis | 51 straipsnio 5 dalis |
| 9a straipsnio 6 dalis | 51 straipsnio 6 dalis |
| 10 straipsnio 1 dalis | — |
| 10 straipsnio 2 dalis | — |
| 10 straipsnio 3 dalis | — |
| 10a straipsnis | 56 straipsnis |
| 11 straipsnio 1 dalis | 52 straipsnio 1 dalis |

| Direktyva 2000/53/EB | Šis reglamentas |
|---|---|
| 11 straipsnio 2 dalis | 52 straipsnio 2 dalis |
| 12 straipsnio 1 dalis | 59 straipsnio 1 dalis |
| 12 straipsnio 2 dalis | 59 straipsnio 2 dalis |
| 12 straipsnio 3 dalis | — |
| 13 straipsnis | — |
| I priedas | VIII priedas |
| II priedas | IV priedas |

2. Direktyva 2005/64/EB

| Direktyva 2005/64/EB | Šis reglamentas |
|---|---|
| 1 straipsnio pirma pastraipa | 1 straipsnis |
| 1 straipsnio antra pastraipa | — |
| 2 straipsnis | 2 straipsnio 1 dalies a punktas |
| 3 straipsnio a punktas | — |
| 3 straipsnio b punktas | — |
| 3 straipsnio c punktas | 2 straipsnio 2 dalies a punktas |
| 4 straipsnio 1 punktas | 3 straipsnio 1 punktas |
| 4 straipsnio 2 punktas | — |
| 4 straipsnio 3 punktas | 3 straipsnio 3 punktas |
| 4 straipsnio 4 punktas | 3 straipsnio 2 punktas |
| 4 straipsnio 5 punktas | III priedas |
| 4 straipsnio 6 punktas | — |

| Direktyva 2005/64/EB | Šis reglamentas |
|---|---|
| 4 straipsnio 7 punktas | 3 straipsnio 40 punktas |
| 4 straipsnio 8 punktas | — |
| 4 straipsnio 9 punktas | 3 straipsnio 4 punktas |
| 4 straipsnio 10 punktas | 3 straipsnio 39 punktas |
| 4 straipsnio 11 punktas | — |
| 4 straipsnio 12 punktas | 3 straipsnio 39 punktas |
| 4 straipsnio 13 punktas | 3 straipsnio 5 punktas |
| 4 straipsnio 14 punktas | 3 straipsnio 6 punktas |
| 4 straipsnio 15 punktas | 3 straipsnio 7 punktas |
| 4 straipsnio 16 punktas | — |
| 4 straipsnio 17 punktas | — |
| 4 straipsnio 18 punktas | — |
| 4 straipsnio 19 punktas | — |
| 4 straipsnio 20 punktas | — |
| 5 straipsnio 1 dalis | — |
| 5 straipsnio 2 dalis | 8 straipsnio 2 dalis |
| 5 straipsnio 3 dalis | 8 straipsnio 3 dalis |
| 5 straipsnio 4 dalis | — |
| 6 straipsnio 1 dalis | — |
| 6 straipsnio 2 dalies antra pastraipa | 5 straipsnio 4 ir 5 dalys |

| Direktyva 2005/64/EB | Šis reglamentas |
|---|---|
| 6 straipsnio 3 dalis | 9 straipsnis |
| 6 straipsnio 4 dalis | — |
| 6 straipsnio 5 dalis | — |
| 6 straipsnio 6 dalis | — |
| 6 straipsnio 7 dalis | — |
| 6 straipsnio 8 dalis | — |
| 7 straipsnio a punktas | VIII priedo E dalis |
| 7 straipsnio b punktas | VIII priedo E dalis |
| 8 straipsnis | — |
| 9 straipsnis | — |
| 10 straipsnio 1 dalis | — |
| 10 straipsnio 2 dalis | — |
| 10 straipsnio 3 dalis | — |
| 10 straipsnio 4 dalis | — |
| 11 straipsnio 1 dalis | — |
| 11 straipsnio 2 dalis | — |
| 12 straipsnis | — |
| 13 straipsnis | — |
| I priedas | 4 straipsnio 1 dalis |
| II priedas | — |

| Direktyva 2005/64/EB | Šis reglamentas |
|---|---|
| III priedas | — |
| VII priedas | — |
| V priedas | VIII priedo E dalis |
| VI priedas | — |