



Brüsszel, 2025. június 11.
(OR. en)

10092/25

Intézményközi referenciaszám:
2023/0284 (COD)

ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a járművek tervezésére vonatkozó körforgásossági követelményekről és a hulladékká vált járművek kezeléséről, valamint az (EU) 2018/858 és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról és a 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. Az Európai Bizottság 2023. július 13-án közzétette a járművek tervezésére vonatkozó körforgásossági követelményekről és a hulladékká vált gépjárművek kezeléséről, valamint az (EU) 2018/858 és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról, továbbá a 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot (a továbbiakban: a javaslat).
2. A Bizottság a jogalkotási javaslatát és az azt kísérő hatásvizsgálatot a Tanács spanyol elnöksége alatt, 2023. október 3-án ismertette a környezetvédelmi munkacsoportban, amely ekkor tartotta az első véleménycserét is.

3. A javaslat követelményeket határoz meg annak biztosítása céljából, hogy az új járműveket úgy tervezzék meg, hogy könnyű legyen újrafeldolgozni, újrahasználni és újragyártani azok alkatrészeit és alkotóelemeit. Előíranyozza továbbá egy, az újrafeldolgozott műanyagok használatára vonatkozó kötelező célérték bevezetését, valamint a Bizottság arra való felhatalmazását, hogy a jövőben, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján célértékeket állapítson meg az újrafeldolgozott acélra, a kritikus fontosságú nyersanyagokra és az alumíniumra vonatkozóan. A javaslat célja, hogy megerősítse a kiterjesztett gyártói felelősséget, és szigorúbb nyomonkövethetőségi és ellenőrzési intézkedéseket tartalmaz a hulladékká vált járművek gyűjtésének fokozása és a „hiányzó járművek” jelentette tartós probléma kezelése érdekében. Emellett a javaslat előíranyozza a közlekedésre alkalmas műszaki állapotot már el nem érő használt járművek kivételének betiltását annak érdekében, hogy az Unió eleget tudjon tenni arra vonatkozó kötelezettségvállalásainak, hogy ne járuljon hozzá harmadik országokban a szennyezéshez, az értékes anyagokat pedig az EU-n belül tartsa. A javaslat arra is irányul, hogy javuljon a hulladékká vált járművek kezelése: ennek érdekében – a körforgásos gazdaság előmozdítása céljából – célértéket állapít meg a műanyagok újrafeldolgozására vonatkozóan, valamint rendelkezik az alkatrészek és alkotóelemek zúzás előtti kötelező eltávolításáról.
4. Az Európai Parlamentben a javaslatot a Környezetvédelmi, Éghajlatváltozási és Élelmiszer-biztonsági Bizottság (ENVI) és a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság (IMCO) elé utalták, amelyek Jens GIESEKE-t (EPP, DE), illetve Paulius SAUDARGAS-t (EPP, LT) jelölték ki előadónak.
5. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2023. december 13-án nyilvánított véleményt.
6. Munkacsoporti szinten a spanyol, a belga, a magyar és a lengyel elnökség alatt tizenhét ülésen vitatták meg a javaslatot. Az első kompromisszumos szöveget a belga elnökség során készítették el és tették közzé¹. A magyar elnökség alatt egy második kompromisszumos javaslat is készült². A jelenlegi, lengyel elnökség két további kompromisszumos szöveget dolgozott ki³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 és 8543/25.

7. A belga elnökség a Környezetvédelmi Tanács 2024. június 17-i ülésén az „Egyéb” napirendi pont keretében tájékoztatta a delegációkat a javaslattal kapcsolatos aktuális helyzetről, majd pedig a Környezetvédelmi Tanácsnak a magyar elnökség alatt, 2024. december 17-én tartott ülésén irányadó vitára került sor a javaslatról. A COREPER 2025. április 30-án iránymutatást adott a további munkához a fogyasztás utáni hulladéknak a minimális újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó célértékekbe való beszámításával kapcsolatban.
8. A COREPER a Környezetvédelmi Tanács ülésének előkészítéseként 2025. június 4-én megvitatta a javaslatot, és megállapította, hogy a javaslat – az e feljegyzés mellékletében foglalt bizonyos kiigazításokkal – továbbítható a Tanácsnak annak érdekében, hogy az a 2025. június 17-i ülésén általános megközelítést fogadjon el.

II. AZ ELNÖKSÉGI KOMPROMISSZUMOS SZÖVEG FŐBB ELEMEI

a) Jogalap

A Bizottság azt javasolta, hogy az egész javaslat jogalapja az EUMSZ 114. cikke legyen. Figyelembe véve a munkacsoporti szinten folytatott megbeszéléseket, az elnökség a hulladékká vált járművek kezeléséről szóló IV. fejezet és a használt járművekről és kivitelükről szóló V. fejezet jogalapjaként a javaslatot kiegészítette az EUMSZ 192. cikkének (1) bekezdésével, míg a rendelet többi rendelkezése – különösen az elsősorban az új járművek gyártására vonatkozó II. és III. fejezete – továbbra is az EUMSZ 114. cikkén alapul.

b) A hatály kiterjesztése (2. cikk)

Számos delegáció támogatta az ambíciószintnek az úgynevezett nehézgépjárművek, a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok tekintetében való növelését. Ez olyan új kötelezettségeket vonna maga után, amelyeket eredetileg csak a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek esetében irányoztak elő, mint például a bizonyos alkatrészek eltávolítását lehetővé tevő kialakítás, a körforgásossági stratégia kidolgozása vagy az alkatrészek megjelölése. Ugyanakkor a nehézgépjárművekre és a motorkerékpárokra vonatkozó kiterjesztett gyártói felelősségi rendszernek immár nemcsak a gyűjtésükre és a szennyezésmentesítésükre kellene kiterjednie – ahogyan a Bizottság javaslatában szerepel –, hanem a kezelési lánc egészének költségeire is, amint a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek esetében már eddig is. Ezen új kötelezettségek többsége az L1e és L2e kategóriájú motorkerékpárokra is alkalmazandó lesz, amelyek járművek nem szerepeltek az eredeti bizottsági javaslatban.

Emellett a körforgásos jellegnek és a kezelés előnyeinek további fokozása érdekében a rendelet hatálya alá kerültek bizonyos különleges rendeltetésű járművek. A lakókocsik, a kis sorozatú gyártó által gyártott különleges rendeltetésű járművek, valamint a kis sorozatú gyártó által gyártott, többlépcsős típusjóváahagyási folyamat hatálya alá tartozó, az alapjárművön kívüli járműalkatrészek mentességet kapnak.

Hasonlóképpen, immár a rendelet hatálya alá fognak tartozni azok a járműalkatrészek is, amelyeket többlépcsős típusjóváahagyás keretében, az alapjárműhöz képest egy későbbi szakaszban kell jóváhagyni (kivéve, ha a fent említett, a kis sorozatban gyártott járművekre vonatkozó mentesség hatálya alá tartoznak).

c) A használt járművek és a hulladékká vált járművek közötti különbségtétel (37. cikk)

A felülvizsgált megközelítés értelmében minden tulajdonosváltozás esetében olyan dokumentációt kell majd bemutatnia, amely igazolja, hogy a jármű nem minősül hulladékká vált járműnek. Ez a dokumentáció az I. melléklet szerinti értékelés (vö. alább) vagy érvényes műszaki vizsgálati bizonyítvány lehet. E követelmény tekintetében eltérés vonatkozik a közlekedésre alkalmas műszaki állapotú járművek tulajdonosa megváltozásának olyan eseteire, amikor a tulajdonjog átruházása gazdasági szereplőnek nem minősülő természetes személyek között történik. Ez az eltérés azonban nem alkalmazandó az online értékesítésekre, mivel azok magasabb kockázattal járnak. A fenti módosítások a hulladékká vált jármű fogalmának módosításával, valamint egy lényegesen módosított I. melléklettel párosulnak, amely meghatározza azokat a kötelező és indikatív kritériumokat, amelyeket értékelni kell annak megállapításához, hogy egy jármű hulladékká vált járműnek minősül-e. Az I. melléklet C. része mentességeket tartalmaz egyrészt a különleges kulturális jelentőséggel bíró járművekre, másrészt pedig azokra az esetekre vonatkozóan, amikor a jármű tulajdonosa úgy dönt, hogy a járművet visszaállítja közlekedésre alkalmas műszaki állapotba.

d) A minimális újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó célértékek (6. cikk)

Annak érdekében, hogy realista megközelítés mellett meg lehessen könnyíteni a körforgásosság szempontjából jelentős előnyök érvényesülését, a kompromisszumos szöveg a minimális újrafeldolgozott műanyagtartalomra vonatkozó célértékek tekintetében háromlépcsős megközelítést vesz alapul. A célértékeknek fokozatosan emelkedniük kell: a rendelet hatálybalépését követő 72 hónap elteltével legalább 15 %-ra, 96 hónap elteltével 20 %-ra, 120 hónap elteltével pedig 25 %-ra. Védelmi mechanizmusként a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy ideiglenes eltéréseket állapítson meg e célértékek tekintetében, amennyiben az újrafeldolgozott műanyagok hozzáférhetőségének hiánya vagy azok túlzott árai aránytalanul megnehezítik a megfelelést. Ami az egyéb anyagok tekintetében a minimális újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó célértékeket illeti, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy egy általa elvégzendő megvalósíthatósági tanulmány alapján meghatározza az újrafeldolgozott acél minimális részarányát. A rendelet hasonló felhatalmazást irányoz elő más anyagok esetében is, így többek között az alumínium, a magnézium és ezek ötvözetei, valamint a neodímium, a diszprózium, a praeodímium, a terbium, a samárium, a nikkel, a kobalt és a bór tekintetében.

e) A fogyasztói hulladék minimális újrafeldolgozott műanyagtartalomra vonatkozó célértékekbe való beszámításának meghatározása és a harmadik fél által végzett ellenőrzések (a 3. cikk 11. pontja és a 6. cikk, továbbá a XIII. melléklet)

A fogyasztói hulladék fogalmát a WTO szabályaival összhangban kiigazították annak érdekében, hogy lehetségessé váljon mind az Unióból, mind a harmadik országokból származó újrafeldolgozott anyagok felhasználása. Ezt a változtatást az ilyen újrafeldolgozott anyagokat előállító létesítmények harmadik fél által végzett ellenőrzésének rendszere kíséri, függetlenül attól, hogy e létesítmények az EU-ban vagy harmadik országban találhatók-e. A megfelelőségértékelő szervezeteknek rendelkezniük kell uniós vagy azzal egyenértékű, nemzetközileg elismert tanúsítvánnyal az ellenőrzések elvégzésére, például az ISO 19011:2018 vagy az ISO/IEC 17020:2012 szabvány szerinti tanúsítvánnyal.

Ezek az ellenőrzések annak igazolására irányulnak, hogy a létesítmények megfelelnek az uniós jogban meghatározott, vagy azokkal egyenértékű, az emberi egészség, az éghajlat és a környezet védelmére vonatkozó követelményeknek, és hogy az ilyen létesítményekben kezelt műanyag hulladék olyan országokból származik, amelyek átfogó hulladékgazdálkodási stratégiával rendelkeznek.

Figyelembe véve a globális kereskedelmi kapcsolatokkal és ellátási láncokkal való összefüggést, valamint azt, hogy megfelelő egyensúlyt kell teremteni a környezeti előnyök és az EU újrafeldolgozási és gépjárműipari ágazatainak versenyképessége között, a harmadik országokban újrafeldolgozott anyagokra vonatkozó egyenértékű feltételeket és ellenőrzéseket csak az e rendelet hatálybalépését 48 hónappal követő időponttól kell alkalmazni. E követelmények várható hatását e rendelet hatálybalépése után 24 hónappal átfogóbban kell értékelni. Ezen túlmenően az 55. cikk kiegészült egy felülvizsgálati rendelkezéssel.

f) A gyártók kötelezettségei (körforgásossági stratégia, járműútlevél – 9. és 13. cikk)

A járműgyártókra nehezedő terhek csökkentése érdekében a kompromisszumos szöveg előírja, hogy a körforgásosságot járműkategóriánként kell meghatározni (azaz például a valamely gyártó által N1 kategóriában gyártott összes járműre), nem pedig az eredeti bizottsági javaslat szerint, vagyis nem minden egyes típusjövähagyott modellre. Ez nem vonatkozik sem a kezelési technológiák fejlődésére vonatkozó bizonyos információkra, sem pedig az újrafeldolgozott tartalom arányára vonatkozó információkra, amelyeknek továbbra is típusspecifikusnak kell maradniuk.

Ami a digitális körforgásossági járműútlevelet illeti, számos kiegészítésre került sor annak biztosítása érdekében, hogy biztosítva legyen annak az uniós jogszabályokban, így például a fenntartható termékek környezettudatos tervezéséről szóló rendeletben létrehozott más útlevelekkel való integrációja. Az útlevélnek új elemként tartalmaznia kell majd az ólmot, higanyt, kadmiumot vagy hat vegyértékű krómot tartalmazó alkatrészekre vonatkozó információkat, az újrafeldolgozott tartalom arányára vonatkozó nyilatkozatot, a körforgásossági stratégiát és a pótalkatrészek katalógusára való hivatkozást, beleértve az érintett járműtípusban való elhelyezkedésüket is.

g) Kiterjesztett gyártói felelősség (16–22. cikk)

A kiterjesztett gyártói felelősségi rendszert úgy módosították, hogy nagyobb rugalmasságot biztosítson a tagállamok számára sajátos helyzetük vagy már meglévő jogszabályaik figyelembevételéhez. Ezért lehetőség van a gyártók kötelezettségeinek a legkülső régiók tekintetében történő kiigazítására, a tagállamok pedig előírhatják, hogy a gyártók gyártói felelősségi szervezet útján teljesítsék a kiterjesztett gyártói felelősséggel kapcsolatos kötelezettségeiket.

A kiterjesztett gyártói felelősségi díj számításával kapcsolatban pontosításra került, hogy annak fedeznie kell a gyűjtőhelyről a kezelő létesítménybe történő szállítás költségét is, valamint hogy piaci részesedésük arányában a gyártóknak kell viselniük az azon járművek tekintetében felmerülő költségeket, amelyek esetében a gyártó nem azonosítható (vagy megszűnt).

Végül egy speciális, határokon átnyúló rendszert kellett kidolgozni arra a kivételes helyzetre vonatkozóan, amikor a jármű hulladékká válik egy tagállam területén, de a rendelet szerinti gyártó nem azonosítható. Ebben a helyzetben a költségek a járművet az (uniós) piacon forgalomba hozó gyártót terhelik; a kiterjesztett gyártói felelősséggel kapcsolatos kötelezettségek teljesítése érdekében a gyártónak minden tagállamban rendelkeznie kell kijelölt meghatalmazott képviselővel. A tagállamok előírhatják továbbá megfelelő díj megfizetését használt jármű vagy olyan jármű első nyilvántartásba vételekor, amelynek gyártója nem azonosítható, a kezelési költségek fedezésére. A rendeletnek való megfelelés biztosítása érdekében a rendelet együttműködési és nyomonkövetési tevékenységeket irányoz elő.

h) Gyűjtés (23. és 24. cikk)

Az elnökségi szöveg egyértelművé teszi, hogy a hulladékká vált járműveket vagy közvetlenül egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben kell leadni, vagy, amennyiben azt valamely tagállam engedélyezi, egy, a területére vonatkozó gyűjtőrendszerbe tartozó gyűjtőponton kell leadni; ezt követően az illegális tevékenységek kockázatának csökkentése érdekében a gyűjtőhelynek egy hónapon belül le kell adnia a hulladékká vált járművet egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben. A gyűjtőhelyek engedélyezésének lehetőségét annak érdekében tartották szükségesnek biztosítani, hogy kezelni lehessen az olyan, nagyon kis tagállamok vagy távoli régiók helyzetét, ahol nincsenek engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények. A (46) preambulumbekzdés azt is egyértelművé teszi, hogy az azt meghatározó intézkedések, hogy a hulladékká vált járművek leadása ingyenes-e, pénzügyi ösztönzőkön is alapulhatnak.

i) Kezelés (27–36. cikk)

Az elnökségi szöveg számos pontosítást tartalmaz az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények kötelezettségeire, a zúzásra, a tárolásra, a folyadékok eltávolítására, valamint a szennyezésmentesítés határidejére vonatkozó cikkekben. Pontosítja emellett a kezelési követelmények módosítására irányuló bizottsági felhatalmazást is, immár kifejezetten a hulladékkezelési technológiák terén bekövetkezett tudományos fejlődéshez történő hozzáigazításra korlátozva azt. Az elnökségi szöveg pozitív módon fogalmazza újra a hulladékká vált járművek más hulladékkal való együttes bezúzására vonatkozó tilalmat: a zúzalékkezelési technológia tekintetében bizonyos minőségi kritériumok és határértékek teljesülése esetén lehetővé teszi ezt a műveletet. Ezek az új határértékek a hulladékká vált járművek zúzásából származó nem inert hulladék lerakására vonatkozó feltételként is érvényesek. Annak érdekében, hogy a szöveget a zúzalékkezelési technológiáknak a közeljövőben várható további fejlődésére tekintettel időtállóbbá, innovációbarátabbá és technológiasemlegesebbé tegyék, további mentességeket hoztak létre a VII. melléklet C. részében felsorolt eltávolítandó alkatrészek és alkotóelemek tekintetében azon esetekre vonatkozóan, amelyekben a zúzalékkezelési technológiák vonatkozásában előírt határértékek teljesíthetők. A hulladékká vált járművekből eltávolított alkatrészek nem minősülnek hulladéknak, amennyiben a műszaki értékelés igazolja, hogy ezek az alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra alkalmasak, a 31. cikkben foglaltak szerint.

j) Használt járművek kivitele (37a–45. cikk)

Pontosításra került, hogy az Unión kívülre irányuló kivitel esetén a járművek közlekedésre alkalmas műszaki állapotának ellenőrzésére irányuló vámellenőrzéseknek teljes mértékben automatizáltaknak kell lenniük, és a meglévő kockázatkezelési elveken kell alapulniuk, anélkül, hogy szükség lenne az egyes járművek állapotának fizikai ellenőrzésére. Az is pontosításra került, hogy a tagállamok továbbra is használhatják a meglévő alkalmazásokat – beleértve az Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszert (EUCARIS) is – a MOVE-HUB új üzenetváltó platformhoz történő csatlakozás céljából. Ez a platform összeköti a tagállamok nemzeti elektronikus nyilvántartásait és vámrendszereit az uniós egyablakos vámügyintézési környezeten keresztül.

III. KONKLÚZIÓ

9. Az általános megközelítésre vonatkozó elnökségi kompromisszumos szöveget e feljegyzés melléklete tartalmazza⁴.
10. Mindezek alapján felkérjük a Tanácsot, hogy:
 - vizsgálja meg a mellékletben foglalt szöveget, és
 - a 2025. június 17-i ülésén jusson megállapodásra az általános megközelítésről.

⁴ A bizottsági javaslatához fűzött kiegészítéseket aláhúzott szedés, a törölt szövegrészeket pedig „[...]” jelzi. A COREPER június 4-i ülésén megvitatott, a 9440/1/25 REV 1 dokumentumban foglalt szöveghez képest végrehajtott legutóbbi változtatásokat a kiegészítések esetében félkövér, aláhúzott szedés, a törlések esetében pedig „[...]” jelzi.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a járművek tervezésére vonatkozó körforgásossági követelményekről és a hulladékká vált járművek kezeléséről, valamint az (EU) 2018/858 és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról, továbbá a 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére, valamint – e rendelet 14–45. cikkéhez, továbbá 46. és 48. cikkéhez kapcsolódóan – 192. cikkének (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

¹ HL C [...], [...], [...]. o.

² HL C [...], [...], [...]. o.

mivel:

- (1) A Bizottság 2019. december 11-i „Az európai zöld megállapodás” című közleménye³ (a továbbiakban: az európai zöld megállapodás) Európa növekedési stratégiája, amelynek középpontjában az Unió olyan modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező, méltányos és virágzó társadalommá való átalakítása áll, ahol 2050-re megszűnik a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, és ahol a gazdasági növekedés elválik az erőforrás-felhasználástól. Annak érdekében, hogy az Unió termékpolitikái hozzájáruljanak a széndioxid-kibocsátás globális szintű csökkentéséhez, biztosítani kell, hogy az Unióban forgalmazott és értékesített termékek beszerzésére, gyártására és kezelésére fenntartható módon kerüljön sor.
- (2) A gépjárműipar nagyban kiveszi a részét az uniós energia- és nyersanyagforrás-felhasználásból, és ezáltal az üvegházhatású gázok kibocsátásából is. Az uniós piacon forgalomba hozott járművek harmadik országokban történő gyártása pedig globális szinten járul hozzá az üvegházhatású gázok keletkezéséhez, ami aztán kedvezőtlen környezeti hatást gyakorol az Unióra. A fosszilis tüzelőanyagok járművekben való alkalmazásától a kibocsátásmentes mobilitás felé történő elmozdulás az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomagban előirányzottak szerint az egyik előfeltétele a 2050-re teljesítendő uniós klímasemlegességi célkitűzés elérésének. Ez csökkenteni fogja a gépjárműiparból származó, a járművek használati szakaszához kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátást. A gépjárműipar az egyik legnagyobb nyersalumínium-, acél- és műanyag-felhasználó az uniós piacon forgalomba hozott új járművek gyártásához kapcsolódóan. Ez az ezen anyagok kitermeléséhez és feldolgozásához szükséges energiával összefüggésben jelentős környezeti hatással járhat. Az új járművek gyártásához kapcsolódó környezeti lábnyom a járműállomány folyamatban lévő villamosítása, valamint az elektronika jövőbeni modellekben való szélesebb körű alkalmazása miatt még növekedhet is, mivel ezekhez egyaránt jelentős mennyiségű kritikus fontosságú és stratégiai jelentőségű nyersanyagra és nemesfémre, például rézre és ritkaföldfémekre van szükség. E változások eredményeként a járművek gyártási szakaszának a környezeti lábnyoma meghaladhatja a használati szakasz környezeti lábnyomát. Emellett a jelenlegi uniós hulladékgazdálkodási jogi követelmények a hulladékká vált járművekből származó erőforrások csupán szuboptimális mértékű hasznosítását eredményezik, és a hulladékká vált járművekből származó, újrafelhasznált, újragyártott, felújított vagy újrafeldolgozott alkatrészek, alkotóelemek és anyagok mennyiségét és minőségét még nagyban fokozni lehetne. E környezeti hatások kezelése és

³ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az európai zöld megállapodás (COM(2019) 640 final).

az ágazat dekarbonizációjához való hozzájárulás érdekében javítani kell az egységes piac működését, és elő kell mozdítani a gépjárműipar körforgásos gazdaságra való átállását. Ez összhangban van „A tisztább és versenyképesebb Európát szolgáló, körforgásos gazdaságra vonatkozó új cselekvési terv” című, 2020. március 11-i bizottsági közleménnyel⁴, amely a jelenlegi szabályok felülvizsgálatát szorgalmazta a körforgásosabb üzleti modellek alkalmazásának azáltal történő előmozdítása céljából, hogy „a tervezési kérdéseket összekapcsolja az elhasználdott járművek kezelésével, mérlegeli az alkatrészek egyes anyagaina vonatkozó kötelező újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó szabályokat, és javítja az újrafeldolgozási hatékonyságot”. A Tanács⁵ és a Parlament⁶ egyaránt hangsúlyozta, hogy a kérdésekben új uniós szabályokra van szükség, amelyek felváltják a járművek újrahasználatosság, újrafeldolgozhatóság és hasznosíthatóság tekintetében történő típusjóváhagyására, valamint a hulladékká vált járművekre vonatkozó meglévő szabályokat.

- (3) A 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁷ harmonizált kezelési követelményeket állapít meg a hulladékká vált járművekre vonatkozóan, valamint célértékeket határoz meg a járművek újrahasználatát és újrafeldolgozását, valamint újrahasználatát és hasznosítását illetően. Kötelezettségeket állapít meg a hulladékká vált járművek gyűjtésére vonatkozóan, valamint kötelezettségeket ró a gazdasági szereplőkre, különösen a nehézfémek járművekben való használatának korlátozása tekintetében. Emellett alapvető szabályokat fektet le a kiterjesztett gyártói felelősségre vonatkozóan, előírva a járműgyártók számára, hogy fedezzék a hulladékká vált járművek gyűjtési költségeinek egy részét.
- (4) A 2000/53/EK irányelv bizottsági értékelése⁸ rávilágított arra, hogy az irányelv számos eredeti célkitűzését hatékonyan teljesítette, így különösen a kadmium, az ólom, a higany és a hat vegyértékű króm járművekből való kivonását, a hulladékká vált járművek gyűjtőhelyei számának növelését, valamint a hasznosítási és újrafeldolgozási célértékek elérését. Ugyanakkor azonban az értékelés megállapította, hogy az irányelv nem foglalkozik megfelelően a hulladékká vált járművek gyűjtésével kapcsolatos fontos kérdésekkel, és nem

⁴ A Bizottság 2020. március 11-i közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – A tisztább és versenyképesebb Európát szolgáló, körforgásos gazdaságra vonatkozó új cselekvési terv (COM(2020) 98 final).

⁵ A Tanács 2020. december 17-i következtetései: Helyreállítás a körforgásos és zöld gazdaság jegyében.

⁶ Az Európai Parlament 2021. február 10-i állásfoglalása a körforgásos gazdaságról szóló új cselekvési tervről.

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/53/EK irányelve (2000. szeptember 18.) az elhasználdott járművekről (HL L 269., 2000.10.21., 34. o.).

⁸ Az elhasználdott járművekről szóló, 2000. szeptember 18-i 2000/53/EK irányelv értékelése, SWD(2021) 61 final.

aktualizálták annak érdekében, hogy biztosítsa az ilyen járművek magas színvonalú kezelését.

- (5) A 2005/64/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁹ szabályozza a járművek újrahaználhatóság, újrafeldolgozhatóság és hasznosíthatóság tekintetében történő típusjóváahagyását annak érdekében, hogy ezek a járművek az életciklusuk végén teljesíteni tudják a 2000/53/EK irányelvben meghatározott célértékeket. Az említett irányelv nem tudta érdemben javítani az új járművek újrahaználhatóságának, újrafeldolgozhatóságának és hasznosíthatóságának mértékét, és nem aktualizálták annak érdekében, hogy igazodjon az új járművek jellemzőihez, amelyek sokat változtak az említett irányelv hatálybalépése óta.
- (6) Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁰ az egységes piac megfelelő működésének biztosítása és magas szintű környezeti teljesítmény nyújtása érdekében átfogó típusjóváahagyási és piacfelügyeleti rendszert vezetett be a járművekre, a pótkocsikra, valamint az ilyen járművek rendszereire, alkotóelemeire és önálló műszaki egységeire vonatkozóan. Az (EU) 2018/858 rendelet II. mellékletében megállapított EU-típusjóváahagyási eljárás céljára egy külön rendeleti jellegű jogi aktusra van szükség. Rendelkezéseket és követelményeket kell megállapítani a járművek körforgásos jellegére vonatkozóan az EU-típusjóváahagyási folyamat során. Annak érdekében, hogy a járművek megfeleljenek ezeknek a követelményeknek, gondoskodni kell e követelmények teljesülésének ellenőrzéséről az EU-típusjóváahagyási eljárás során. Az e rendelet alapján kiadott típusjóváahagyásokra az (EU) 2018/858 rendelet közigazgatási rendelkezései alkalmazandók, beleértve a piacfelügyeletre, a korrekciós intézkedésekre és a szankciókra vonatkozó rendelkezéseket is. Az e rendelet követelményeinek megfelelően kiadott típusjóváahagyásokra az (EU) 2018/858 rendelet közigazgatási rendelkezései alkalmazandók, beleértve a piacfelügyeletre, a korrekciós intézkedésekre és a szankciókra vonatkozó rendelkezéseket is.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/64/EK irányelve (2005. október 26.) a gépjárművek újrafelhasználhatóságra, újrafeldolgozhatóságra és hasznosíthatóságra tekintettel történő típusjóváahagyásáról és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 310., 2005.11.25., 10. o.).

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

- (7¹¹) Az egységes piac működésének javítása érdekében a környezet magas szintű védelmének biztosítása mellett alapvető fontosságú a járművek újrahasználatosság, újrafeldolgozhatóság és hasznosíthatóság tekintetében történő típusjövahagyására vonatkozó feltételek harmonizálása. A környezet megőrzésével, védelmével és minőségének javításával, az emberi egészség védelmével, valamint a természeti erőforrások körültekintő és észszerű hasznosításával kapcsolatos célkitűzésekhez való hozzájárulás érdekében alapvető fontosságú, hogy szabályokat állapítsunk meg a hulladékká vált járművek kezelésére, valamint a használt járművek kivitelére vonatkozó feltételeket illetően.[...] A gépjárműipar körforgásos gazdaságra való átállását tehát egy olyan uniós szintű egységes szabályozási keret létrehozásával lehet a leghatékonyabban előmozdítani, amely integrált és következetes módon kiterjed a járművek tervezésére, gyártására, forgalomba hozatalára és életciklus végi kezelésére. [...] E célkitűzések elérése érdekében [...] a 2000/53/EK irányelvet és a 2005/64/EK irányelvet az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 114. cikke és 192. cikkének (1) bekezdése alapján rendelettel kell felváltani.
- (7a) Helyénvaló biztosítani, hogy az EUMSZ 349. cikkében említett legkülső régiók tekintetében a tagállamok kiigazíthassák a gyártók kötelezettségeit a szolgáltatás garantálása és a hulladékká vált járművek kezelésével kapcsolatos költségek fedezése érdekében, figyelembe véve e régiók jellemzőit.

¹¹ A preambulumbekkezdés még módosulhat.

- (8) A 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelv csak a személyszállító gépjárművekre (M₁) és a könnyű haszongépjárművekre (N₁) vonatkozik, amelyek az Unióban nyilvántartásba vett összes jármű mintegy 85 %-át teszik ki. A fennmaradó járművek, így a két- és háromkerekű járművek, a tehergépkocsik, a buszok és a pótkocsik nem tartoznak semmilyen uniós jogszabály hatálya alá a környezettudatos tervezésük és az életciklus végi kezelésük tekintetében. Ezért annak érdekében, hogy az Unióban nyilvántartásba vett valamennyi járműre, ideértve azok környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelését is, körforgásossági keretrendszer vonatkozzon, valamint az egységes piac széttagságát megelőzendő, ezt a rendeletet nemcsak az M₁ és N₁ kategóriájú járművekre, hanem részben [...] az L kategóriájú járművekre ([...] L_{1e}-L_{7e}), a nehézgépjárművekre és azok pótkocsijaira (M₂, M₃, N₂, N₃, O), valamint a különleges rendeltetésű járművekre is alkalmazni kell. Nem állnak rendelkezésre átfogó információk az ilyen járművek életciklus végi kezeléséről az Unióban, így azokra nem alkalmazható ugyanaz a rendszer e rendelet hatálybalépésekor, mint amely az M₁ és N₁ kategóriájú járművekre vonatkozik. Mindazonáltal helyénvaló, hogy az e rendelet hatálybalépésének időpontját követő öt év elteltével a hulladékká vált járművek gyűjtésére, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe történő kötelező szállítására, szennyezésmentesítésére, alkatrészeik és alkotóelemeik zúzás előtti, újrahasználat és újrafeldolgozás céljából történő kötelező eltávolítására [...], valamint a zúzásból származó nem inert hulladék lerakási feltételeire vonatkozó követelményeket alkalmazni kelljen az L kategóriájú járművekre ([...] L_{1e}-L_{7e}), valamint a nehézgépjárművekre és azok pótkocsijaira (M₂, M₃, N₂, N₃, O). A hulladékká vált járművek kezelésének megkönnyítése érdekében a gyártók számára elő kell írni, hogy nyújtsanak tájékoztatást az ilyen járművek alkatrészeinek, alkotóelemeinek és anyagainak az eltávolításáról és cseréjéről. Emellett ezekre a járműkategóriákra a kiterjesztett gyártói felelősségre vonatkozó rendelkezéseket is alkalmazni kell, fedezve az életciklus végi gyűjtés, [...] szennyezésmentesítés és kezelés költségeit.

- (9) A használt járművek kivitelével kapcsolatos problémák nem csupán a személyszállító gépjárműveket (M₁) és a könnyű haszongépjárműveket (N₁) érintik, hanem – amint azt tanulmányok is mutatják¹² –, a nagyobb járműveket is. Ezért ezeket a rendelkezéseket a nehézgépjárművekre és pótkocsijaikra (M₂, M₃, N₂, N₃, O) is ki kell terjeszteni.
- (10) A különleges rendeltetésű járműveket egyedi feladat ellátására tervezték, és azok egyedi felépítményt igényelnek, amelynek kialakítása nem áll a gyártó kizárólagos ellenőrzése alatt. [...] Ez összetetté teszi az [...] újrahasználatossági, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányok [...] kiszámítását. Helyénvaló, hogy az M₁- és N₁-alapú [...] különleges rendeltetésű járművek esetében a gyűjtésnek, a szennyezésmentesítésnek, az alkatrészek és alkotóelemek kötelező eltávolításának, valamint a kezelésnek [...] a költségeit a gyártóknak kelljen fedezniük a kiterjesztett gyártói felelősségi rendszer keretében. Helyénvaló, hogy az M₂, M₃, N₂, N₃ és O kategóriába tartozó, különleges rendeltetésű járművekre ne legyenek alkalmazandók a körforgásossági stratégiára és a használt járművek kivételére vonatkozó szabályok. A járművekben felhasznált anyagokra vonatkozó rendelkezéseket az M₁- és N₁-alapú különleges rendeltetésű járművekre is alkalmazni kell, amint az a 2000/53/EK irányelv keretében jelenleg is így van. A többlépcsős típusjóváhagyás keretében jóváhagyott járművek második lépcsős gyártója nincs abban a helyzetben, hogy kiszámítsa a befejezett járművek újrahasználatossági, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányát. Ezért csupán azt lehet előírni, hogy az alapjármű feleljen meg ennek a rendeletnek.

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

- (11) A 2000/53/EK irányelv alkalmazásával kapcsolatos egyik legnagyobb gyakorlati kihívás annak megállapítása, hogy egy jármű már hulladékká vált járműnek tekinthető-e, különösen a járművek országhatárokat átlépő szállítása esetén. Annak ellenére, hogy van már ezzel kapcsolatban iránymutatás¹³, ennek értékelése továbbra is problematikus. Ezért jogilag kötelező erejű, pontos kritériumokat kell meghatározni, amelyek lehetővé teszik a hulladékká vált jármű azonosítását. Ezeket a kritériumokat a hulladékká vált járművekkel foglalkozó összes gazdasági szereplőnek és járműtulajdonosnak alkalmaznia kell.
- Ugyanakkor mentességekről is rendelkezni kell annak érdekében, hogy a tagállamok továbbra is meghatározhassák azokat a helyzeteket, amelyekben az egyes járművek a vonatkozó kritériumoknak való megfelelés ellenére nem tekintendők hulladékká vált járműnek, mivel különleges kulturális jelentőséggel bíró járműnek minősülnek. Ezek a helyzetek például a gyűjtők vagy múzeumok birtokában lévő járműveket, az egyedi építésű járműveket vagy a versenyjárműveket érinthetik, feltéve, hogy az illetékes hatóságok elismerték e járművek különleges kulturális jelentőségét.
- (12) A 2000/53/EK irányelv értékelése során megállapításra került, hogy az irányelvben foglalt, a járművek tervezésére vonatkozó rendelkezések, amelyek a járművek bontását és az újrafeldolgozott anyagok felhasználását voltak hivatottak megkönnyíteni, az új járművek tervezésére és gyártására igen korlátozott hatást gyakoroltak, mivel nem voltak kellően részletesek, konkrétak és mérhetők.

¹³ A hulladékká vált járművek szállításáról szóló, kapcsolattartók számára kidolgozott 9. sz. iránymutatás,
https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

- (13) Az uniós piacon forgalomba hozott valamennyi jármű tervezésének és életciklus végi szakaszának a kezeléséhez a típusjóváhagyási szakaszban ellenőrzött, harmonizált körforgásossági követelmények megállapítására van szükség. Elengedhetetlen a járművek olyan módon történő tervezése és gyártása, amely biztosítja, hogy alkatrészeik és alkotóelemeik újrahasználhatók, a bennük lévő anyagok pedig újrafeldolgozhatók legyenek, mert ezzel megelőzhető az, hogy az ilyen alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat ne tudják megfelelően hasznosítani, amikor a jármű eléri életciklusa végét. Ezért a járműgyártóknak és beszállítóiknak olyan tervezési stratégiákat kell elfogadniuk, amelyek már az új járművek fejlesztésének korai szakaszában javítják az újrahasználhatóságot és az újrafeldolgozhatóságot. Ennek megfelelően az új járműtípusokat továbbra is úgy kell gyártani, hogy azok tömegük szerint legalább 85 %-ban újrahasználhatók vagy újrafeldolgozhatók legyenek, és tömegük szerint legalább 95 %-ban újrahasználhatók vagy hasznosíthatók legyenek, a 2005/64/EK irányelvben már előírtaknak megfelelően. Annak biztosítása érdekében, hogy az újrahasználhatósági, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányok kiszámítása egységes módon történjen és ellenőrizhető legyen, új módszertant kell kidolgozni a járművek újrahasználhatósági, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányának kiszámításához és ellenőrzéséhez. Ennek a módszertannak jobban kell tükröznie az új járművek életciklusuk végén történő újrafeldolgozásának, újrahasználatának és hasznosításának a tényleges lehetőségét, figyelembe véve a folyamatban lévő technológiai fejlődést is. Annak érdekében, hogy egységesek legyenek a rendelet végrehajtásának feltételei, a Bizottságot végrehajtási hatáskörrel kell felruházni ilyen módszertan kidolgozása céljából. E módszertan kidolgozásáig az újrahasználhatósági, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányt továbbra is az ISO 22628:2002 szabvány szerint kell kiszámítani, a 2005/64/EK irányelvben foglaltakkal összhangban.

- (14) A járművek tervezése és gyártása során korlátozni kell az aggodalomra okot adó anyagok jelenlétét. „A vegyi anyagokra vonatkozó fenntarthatósági stratégia a toxikus anyagoktól mentes környezetért” című, 2020. október 14-i közleményében¹⁴ a Bizottság megállapította, hogy az aggodalomra okot adó anyagokat a lehető legkisebb szintre kell csökkenteni és helyettesíteni kell, fokozatosan kivezetve a nem alapvető társadalmi felhasználásra szánt legkárosabb anyagokat, különösen a fogyasztási cikkekben. Ennek megfelelően a lehető legkisebb szintre kell csökkenteni az aggodalomra okot adó anyagok jelenlétét a járművekben vagy azok alkatrészeiben vagy alkotóelemeiben felhasznált anyagok összetevői között annak biztosítása érdekében, hogy a járművek, valamint a járművekből újrafeldolgozott anyagok ne gyakoroljanak káros hatást az emberi egészségre vagy a környezetre a teljes életciklusuk során.
- (15) A 2000/53/EK irányelv már korlátozza az ólom, a higany, a kadmium és a hat vegyértékű króm használatát a járművekben, és bizonyos alkalmazások esetében mentességeket biztosít. E rendeletnek át kell vennie ezeket a meglévő szabályokat. A vegyi anyagokra vonatkozó jogszabályok koherenciájának biztosítása érdekében azonban az egyéb, járművekben található anyagok való forgalomba hozatalára és felhasználására vonatkozó korlátozásokkal az 1907/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁵ keretében kell foglalkozni. Hasonlóképpen, az (EU) 2019/1021 európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹⁶ szabályozott anyagok használatára vonatkozó korlátozásokat az említett rendelet rendelkezései alapján kell bevezetni. Ezért ez a rendelet nem biztosíthat lehetőséget az ólomtól, a higanytól, a kadmiumtól és a hat vegyértékű krómtól eltérő anyagok járművekben való használatának korlátozására.

¹⁴ A Bizottság közleménye (2020. [...] **október** 14.) az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – A vegyi anyagokra vonatkozó fenntarthatósági stratégia a toxikus anyagoktól mentes környezetért (COM(2020) 667 final).

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 1907/2006/EK rendelete (2006. december 18.) a vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról (REACH), az Európai Vegyi anyag-ügynökség létrehozásáról, az 1999/45/EK irányelv módosításáról, valamint a 793/93/EGK tanácsi rendelet, az 1488/94/EK bizottsági rendelet, a 76/769/EGK tanácsi irányelv, a 91/155/EGK, a 93/67/EGK, a 93/105/EK és a 2000/21/EK bizottsági irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 396., 2006.12.30., 1. o.).

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1021 rendelete (2019. június 20.) a környezetben tartósan megmaradó szerves szennyező anyagokról (HL L 169., 2019.6.25., 45. o.).

- (16) A 2000/53/EK irányelv mentességeket biztosít az ólom és a kadmium járművekben használt akkumulátorokban való felhasználására vonatkozó korlátozások alól, amelyeket e rendelet átvesz. Az anyagok elemekben, illetve akkumulátorokban való felhasználását azonban az (EU) 2023/[...]1542 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁷ szabályozza átfogó módon. Ezért az ilyen anyagokkal egy, az említett rendeletet [...] módosító rendelkezésnek e rendeletbe való beillesztése útján kell foglalkozni, adott esetben átemelve az ezen anyagokra vonatkozó korlátozásokat és kapcsolódó mentességeket az említett rendeletbe. [...]
- (17) A tudományos és műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságnak továbbra is felhatalmazással kell rendelkeznie arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az ólom, a higany, a kadmium és a hat vegyértékű króm járművekben való használatára vonatkozó korlátozások alóli, e rendelet szerinti mentességek módosítása tekintetében. E mentességek módosítása vagy eltörlése előtt értékelni kell a változások társadalmi-gazdasági hatásait – ami a 2000/53/EK irányelvben nem történt meg –, figyelembe véve az alternatív anyagok rendelkezésre állását, valamint az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt hatásokat a járművek teljes életciklusa során. Ezen értékelés során az Európai Vegyianyag-ügynökségnek segítenie kell a Bizottságot a hatékony döntéshozatal, koordináció, valamint az e rendelet módosításához kapcsolódó műszaki, tudományos és adminisztratív szempontok kezelése terén.

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1542 rendelete ([...]2023. július 12.) az elemekről, illetve akkumulátorokról és a hulladékelemekről, illetve -akkumulátorokról, a 2008/98/EK irányelv és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról, valamint a 2006/66/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 191., 2023.7.28., 1. o.[...]).

- (18) A gépjárműipar körforgásos jellegének fokozása érdekében a járműveket egyre inkább úgy kell megtervezni és gyártani, hogy az elsődleges nyersanyagok helyett újrafeldolgozott anyagokat foglaljanak magukban. Az újrafeldolgozott anyagok használata lehetővé teszi az anyagok erőforrás-hatékonyabb felhasználását, dekarbonizálja a termelést, és csökkenti az elsődleges nyersanyagok felhasználásából eredő kedvezőtlen környezeti hatásokat. Ha a harmadik országokban gyártott és az uniós piacon forgalomba hozott járművek körforgásos jellegét is sikerül fokozni, az az egész világon, így az Unióban is hozzájárulna az üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentéséhez. Emellett csökkenne az elsődleges nyersanyagokkal való ellátáshoz kapcsolódó nyersanyag- és energiafüggőség, ugyanakkor pedig megerősödne a másodlagos nyersanyagok piaca. Bár nincsenek az újrafeldolgozott tartalom felhasználására vonatkozó globális szintű követelmények, számos gyártó már jelenleg is beépít újrafeldolgozott anyagokat a járműveibe. A célértékek és az újrafeldolgozott tartalom kiszámítására vonatkozó egységes rendelkezések meghatározása jogbiztonságot teremt majd, és hozzájárul a gyártók közötti tisztességes verseny megteremtéséhez. A követelmények minden olyan gyártóra vonatkozni fognak, amelyek járműveket kívánnak forgalomba hozni az uniós piacon, függetlenül attól, hogy hol van a székhelyük. Elismerve a globális értékláncok fontosságát a gépjárműiparban, a rendeletnek lehetővé kell tennie a másodlagos nyersanyagok Unión kívülről történő beszerzését.

- (19) Tekintettel a műanyagok, különösen a hulladékká vált járművekből származó műanyagok alacsony újrafeldolgozási arányára, valamint a műanyag hulladék egyéb kezelési formáinak összességében kedvezőtlen hatásaira, helyénvaló fokozni az újrafeldolgozott műanyagok járművekben való felhasználását. E célból az új járművek tekintetében kötelező célértéket kell bevezetni a fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott műanyagokra vonatkozóan. Ennek megfelelően minden járműtípusnak progresszív módon emelkedő százalékos arányban [...] fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott műanyagot kell tartalmaznia. Ennek a járműtípusokban foglalt újrafeldolgozott műanyag-tartalomra vonatkozó célértéknek a huszonöt százalékát hulladékká vált járművekből származó újrafeldolgozott műanyagok felhasználásával kell teljesíteni [...]. [...] A célértékek hatálya alá tartozó műanyagok kiválasztása az újrafeldolgozható műanyagoknak a Közös Kutatóközpont (JRC) vonatkozó tanulmányában¹⁸ és a hatásvizsgálatban meghatározott típusain alapul. E dokumentumokban a célértékek kiszámításakor nem vették figyelembe sem a poliuretánhaboktól eltérő, hőre keményedő, az ülésekben használt műanyagokat, sem pedig az elasztomereket, egyrészt amiatt, hogy a hőre keményedő műanyagokat különösen nehéz újrafeldolgozni, másrészt pedig amiatt, hogy a fenntartható termékek környezettudatos tervezéséről szóló rendelet a gumiabroncsokat kiemelt termékként kezeli. [...] Mindazonáltal a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy amennyiben bizonyos újrafeldolgozott műanyagok rendelkezésre állásának hiánya vagy túlzottan magas ára túlzott mértékben megnehezíti az újrafeldolgozott tartalom százalékos minimumarányainak való megfelelést, a tagállamokkal konzultálva kiegészítse a rendeletet oly módon, hogy ideiglenes eltéréseket határoz meg az újrafeldolgozott műanyag-tartalomra vonatkozó célértékek tekintetében. Annak érdekében, hogy egységesek legyenek az ezen kötelezettség végrehajtására vonatkozó feltételek, a Bizottságot végrehajtási hatáskörrel kell felruházni annak érdekében, hogy a hulladékáramok és a termékek szélesebb körét következetesen és horizontálisan lefedő egyéb uniós jogszabályokkal összhangban megállapítsa az egy adott járműtípusban jelen lévő, illetve abba beépített, fogyasztói hulladékból, [...] illetve hulladékká vált járművekből visszanyert műanyagok részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertant.

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

- (19a) Az újráfeldolgozott műanyag járművekben történő használatának ösztönzése azon a feltevésen alapul, hogy maga az újráfeldolgozott tartalom előállítása környezeti szempontból fenntartható módon történt, a szénlábnyom csökkentése és a körforgásos gazdaság ösztönzése céljából. Ennek érdekében biztosítékokat kell bevezetni annak garantálására, hogy az a mód, ahogyan az újráfeldolgozott tartalmat előállították, ne semlegesítse az ilyen újráfeldolgozott tartalom járművekben való használatából származó környezeti előnyöket. Ezért mind az EU-ban gyártott, mind az importált újráfeldolgozott műanyag tekintetében megkülönböztetésmentes módon foglalkozni kell a kapcsolódó környezeti aggályokkal. E célból a rendeletben meghatározott, az újráfeldolgozott tartalomra vonatkozó célértékekbe való beszámíthatóság érdekében az újráfeldolgozott műanyagokra egyenértékű feltételeket kell alkalmazni az emberi egészség, az éghajlat és a környezet védelmére vonatkozó követelmények tekintetében, beleértve a kibocsátásokra és a hulladékgazdálkodásra vonatkozó követelményeket is, függetlenül attól, hogy az újráfeldolgozási folyamat az Európai Unión belül vagy azon kívül történik-e.
- (19b) A műanyag hulladék elkülönített gyűjtése alapvető fontosságú, mivel közvetlen pozitív hatást gyakorol a gyűjtési arányra, a gyűjtött anyagok minőségére és az újráfeldolgozott anyagok minőségére. Lehetővé teszi a magas színvonalú újráfeldolgozást, és fellendíti a jó minőségű másodlagos nyersanyagok elterjedését. Az „újráfeldolgozó társadalom” felé való közeledés segít elkerülni a hulladékképződést, és ösztönzi a hulladék erőforrásként történő felhasználását, elkerülve ugyanakkor az erőforrásoknak a hulladékhierarchia alacsonyabb szintjein történő bezáródását, amely hátrányos hatást gyakorol a környezetre, és figyelmen kívül hagyja a környezeti szempontból megfelelő hulladékgazdálkodást. Az elkülönített gyűjtés elkerüli továbbá a veszélyes és nem veszélyes hulladék keveredését, biztosítva a hulladék és a hulladékszállítás biztonságosságát, és elkerüli a szennyezést, amint azt nemzetközi szabályok – így például a veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő szállításának ellenőrzéséről és ártalmatlanításáról szóló, 1989. március 22-i bázeli egyezmény¹⁹, az Egyesült Nemzetek 1982. december 10-i Tengerjogi Egyezménye²⁰, a hulladékok és más anyagok lerakásából eredő tengeri szennyeződések megelőzéséről szóló, 1972. december 29-én Londonban kelt egyezmény és annak 1996. évi jegyzőkönyve, valamint az 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, 1973. november 2-i nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) V. melléklete – is előírják.

¹⁹ HL L 39., 1993.2.16., 3. o.

²⁰ HL L 179., 1998.6.23., 3. o.

(19c) A nagy távolságra jutó, országhatárokon áttérjedő levegőszennyezésről szóló, 1979. november 14-én Genfben kelt egyezmény²¹ megköveteli az egyezmény feleitől, hogy védjék a környezetet a levegőszennyezéssel szemben, és kíséreljék meg korlátozni – és amennyire lehet – fokozatosan csökkenteni és megelőzni a levegőszennyezést, többek között a nagy távolságra jutó, országhatárokon áttérjedő levegőszennyezést. A határokat átlépő vízfolyások és nemzetközi tavak védelméről és használatáról szóló, 1992. március 17-én Helsinkiben kelt egyezmény²² értelmében a felek kötelesek intézkedéseket hozni a vízszennyezés országhatárokon áttérjedő hatásainak megelőzése, ellenőrzése és csökkentése céljából. Az ENSZ Környezet és Fejlődés Konferenciáján elfogadott, 1992. évi riói nyilatkozattal összhangban elviekben a szennyezőnek kell viselni a szennyezés költségeit. Ezért az olyan ipari tevékenységeknek, mint a műanyag újrafeldolgozása, együtt kell járniuk a szennyezés megelőzésére és csökkentésére irányuló intézkedésekkel.

(19ca) A harmadik országokban újrafeldolgozott anyagokra vonatkozó feltételeket, beleértve az ellenőrzési követelményeket is, csak [48 hónappal e rendelet hatálybalépését követően]-tól kell alkalmazni, a Bizottságnak pedig a piaci helyzet és a kereskedelmi kapcsolatok alakulásának fényében átfogóbban kell értékelnie e feltételek várható hatását, és értékeléséről [24 hónappal e rendelet hatálybalépését követően]-ig jelentést kell tennie a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek.

(19[...d) Annak érdekében, hogy teljesíteni lehessen az e rendeletben az újrafeldolgozott tartalom integrálására vonatkozóan meghatározott célértékeket, a Bizottságnak legkésőbb 95 hónappal e rendelet hatálybalépését követően értékelést kell közzétennie, amelyben megvizsgálja a járművekben használt bioalapú műanyagok technológiai fejlettségének és környezeti teljesítményének aktuális állását, és adott esetben fenntarthatósági követelményeket és célértékeket tartalmazó jogalkotási javaslatot kell előterjesztenie.

²¹ HL L 171., 1981.6.27., 13. o.

²² HL L 186., 1995.8.5., 44. o.

- (20) A gépjárműipar az egyik legnagyobb acélfelhasználó, és jelenleg még mindig alacsony mértékű az újrafeldolgozott acél új járművekben való felhasználása. Az új járművek gyártásához kapcsolódó szénlábnyom csökkentéséhez való hozzájárulás és a gépjárműipar klímasemlegességre való átállásának támogatása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el a fogyasztói acélhulladékból újrafeldolgozott acél azon minimális részarányának a meghatározása céljából, amelynek jelen kell lennie a járműtípusokban, illetve amelyet be kell építeni azokba. A jövőbeli célérték meghatározását megelőzően a Bizottságnak a releváns érdekelt felekkel konzultálva külön tanulmányt kell készítenie, amelynek ki kell terjednie az ilyen célérték megvalósíthatóságával kapcsolatos valamennyi releváns műszaki, környezeti és gazdasági tényezőre. Annak érdekében, hogy egységesek legyenek az ezen kötelezettség végrehajtására vonatkozó feltételek, a Bizottságot végrehajtási hatáskörrel kell felruházni az egy adott járműtípusban jelen lévő, illetve abba beépített, fogyasztói acélhulladékból visszanyert acél részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan megállapítása céljából.
- (21) Az újrafeldolgozott tartalom járművekben való felhasználásának fokozására egyéb anyagok tekintetében is lehetőség van; ezek jellemzően az autóiparban általánosan használt anyagok, amelyek másodlagos nyersanyagpiaca kevésbé fejlett, míg az elsődleges nyersanyagaik termeléséhez kapcsolódó lábnyom jelentős, illetve az újrafeldolgozási szintek korlátozottak, miközben a szétválogatási és újrafeldolgozási technológiák fejlődnek. Helyénvaló ezért, hogy a Bizottság az állandó mágnesekben használt neodímium, diszprózium, prazeodímium, terbium, samárium, nikkel, kobalt, bór, valamint az alumínium és ötvözetek, illetve a magnézium és ötvözetek tekintetében felmérje az újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó célértékek meghatározásának szükségességét, megvalósíthatóságát és hatásait. Az alumínium- és magnéziumötvözetek konkrét típusaira vonatkozó lehetséges célértékek esetleges meghatározásának megvalósíthatósága érdekében a tanulmánynak általánosságban foglalkoznia kell a kereslet másodlagos kínálattal való összehangolásával, és különösen meg kell vizsgálnia a kompromisszumot aközött, hogy maximalizálják a méretgazdaságosságot az ötvözetcsaládok minimális számának meghatározásával, illetve aközött, hogy maximalizálják az érték megtartást meghatározott ötvözet típusok szélesebb körére történő szétválogatással.

- (22) A másodlagos nyersanyagok kevésbé fejlett piacainak fellendítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el a fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott alumínium és ötvözetek, magnézium és ötvözetek, neodímium, diszprózium, praeodímium, terbium, szamárium, nikkel, kobalt, illetve bór azon [...] minimális részarányának a meghatározása céljából, amelynek jelen kell lennie a járműtípusokban, illetve amelyet be kell építeni azokba. Annak érdekében, hogy egységesek legyenek az ezen kötelezettség végrehajtására vonatkozó feltételek, a Bizottságot végrehajtási hatáskörrel kell felruházni az egy adott járműtípusban lévő, fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott anyagok részarányainak kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan megállapítása céljából. A módszerre a fogyasztói hulladék és a fogyasztás előtti hulladék meghatározásának pontosítása érdekében van szükség. Ez fontos a minőség javításának és az érték megtartásának az ösztönzéséhez, különösen a fogyasztói maradékhulladékok esetében. A dekarbonizáció több újrafeldolgozott tartalom használata révén történő előmozdítása érdekében egyértelmű fogalommeghatározásokra van szükség a fogyasztói hulladék újrafeldolgozásának ösztönzése érdekében, miközben minimálisra kell csökkenteni a fogyasztás előtti hulladék felhasználását, amely általában ugyanakkora szénlábnyommal rendelkezik, mint az elsődleges nyersanyag.
- (23) Az (EU) 2024/1252[...] európai parlamenti és tanácsi rendelet²³ követelményeivel összhangban, továbbá tekintettel arra, hogy ebben a rendeletben rendelkezéseket kell megállapítani a járművekben lévő újrafeldolgozott tartalomra és a járművek alkatrészeiben és alkotóelemeiben felhasznált kritikus fontosságú nyersanyagokra vonatkozóan, ezek a rendelkezések az (EU) 2024/1252[...] rendeletben foglalt rendelkezések ágazatspecifikus végrehajtásaként alkalmazandók. Ez biztosítani fogja az e rendelet szerinti különböző tájékoztatási, megjelölési és eltávolítási kötelezettségek összehangolását és integrálását az egyéb alkatrészekre, alkotóelemekre és anyagokra vonatkozó kötelezettségekkel. Ezen túlmenően a két jogi eszköz rendelkezései következetes alkalmazásának biztosítása érdekében az (EU) 2024/1252 rendeletet a szükséges mértékben módosítani kell egy e rendeletben foglalt módosító rendelkezés révén.

²³ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a kritikus fontosságú nyersanyagok biztonságos és fenntartható ellátását biztosító keret létrehozásáról, valamint a 168/2013/EU, az (EU) 2018/858, az (EU) 2018/1724 és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról (COM(2023) 160 final).

- (24) Annak biztosítása érdekében, hogy az akkumulátorokat újrafeldolgozzák az (EU) 2023/1542 [...] rendelet követelményeivel összhangban, valamint hogy a jelentős mennyiségű ritkaföldfémeket tartalmazó elektromos meghajtású motorok is cserélhetők és újrafeldolgozhatók legyenek, olyan tervezési követelményeket kell bevezetni az új járműtípusokra vonatkozóan, amelyek biztosítják, hogy ezeket az akkumulátorokat és elektromos meghajtású motorokat az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények vagy a javítási és karbantartási szolgáltatók könnyen el tudják távolítani a jármű életciklusának bármely szakaszában. A műszaki és tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el e rendeletnek a járművekből való eltávolításra és cserére tervezendő alkatrészek és alkotóelemek jegyzékének felülvizsgálata révén történő módosítása céljából. Annak érdekében, hogy egységesek legyenek az e tervezési követelmény végrehajtására vonatkozó feltételek, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni.
- (25) Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott EU-típusjóváhagyási rendszer értelmében a gyártók kötelesek járműveiket, rendszereiket, alkatrészeit és önálló műszaki egységeiket valamely jóváhagyott járműtípussal megegyezően gyártani. Annak biztosítása érdekében, hogy a gyártók megfeleljenek a típusjóváhagyási szakaszban rájuk alkalmazandó és ebben a rendeletben megállapított körforgásossági követelményeknek, valamint hogy a típusjóváhagyó hatóságok ellenőrizhessék a megfelelést, a gyártóknak a típusjóváhagyási eljáráshoz szükséges információkat fel kell tüntetniük az adatközlő mappában. Az átláthatóság növelése, továbbá annak biztosítása érdekében, hogy a szükséges típusjóváhagyási információkat a járművekre vonatkozó típusjóváhagyási követelményeket szabályozó egyéb jogszabályokban foglalt követelményekkel összeegyeztethető módon mutassák be, a Bizottságnak módosítania kell az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendeletben²⁴ megállapított szabályokat, amelyek egységesítik az adatközlő mappában feltüntetendő dokumentumokat és információkat, ezáltal meghatározva a típusjóváhagyásra vonatkozó adminisztratív követelményeket.

²⁴ A Bizottság (EU) 2020/683 végrehajtási rendelete (2020. április 15.) az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszerei, alkotóelemei és önálló műszaki egységei jóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó közigazgatási követelmények tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 163., 2020.5.26., 1. o.).

- (26) Annak érdekében, hogy a személygépkocsi- és könnyűhaszongépjármű-gyártók intézkedéseket vezessenek be annak biztosítására, hogy járműveik megfeleljenek az e rendelet szerinti körforgásossági követelményeknek, valamint ösztönzést kapjanak arra, hogy javítsák az általuk forgalomba hozott járműtípusok körforgásos jellegét, minden olyan járműkategória esetében, amelyen belül új típust állítanak elő, átfogó körforgásossági stratégiát kell kidolgozniuk, és azt a típusjóváhagyó hatóság rendelkezésére kell bocsátaniuk. Ennek a stratégiának az egészjárműtípus-jóváhagyás kérelmezése időpontjában elérhető vagy fejlesztés alatt álló elismert technológiákon kell alapulnia, és azt rendszeresen aktualizálni kell. A Bizottságnak a gyártók által rendelkezésre bocsátott körforgásossági stratégiák alapján rendszeresen jelentést kell tennie a gépjárműipar körforgásos jellegéről. A járművek gyártása és a hulladékká vált járművek kezelése terén elért műszaki és tudományos fejlődés, a gépjárműiparban bekövetkezett piaci fejlemények és a szabályozásban bekövetkezett változások figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el a körforgásossági stratégia tartalmára és annak aktualizálására vonatkozó követelményeket tartalmazó melléklet módosítása céljából.
- (27) Az újrafeldolgozott anyagok gépjárműipar általi felhasználásának átláthatóbbá tétele, valamint az újrafeldolgozott tartalom szintjének növelésére irányuló ösztönzők biztosítása érdekében a járműgyártók számára elő kell írni, hogy az általuk rendelkezésre bocsátott műszaki dokumentációban tüntessék fel a típusjóváhagyásra benyújtott új járműtípusokban jelen lévő újrafeldolgozott anyagok százalékos arányát. Ez a követelmény azokra az anyagokra vonatkozik, amelyek tekintetében a járművekben lévő újrafeldolgozott tartalom szintjének növelése különösen jelentős környezeti előnyökkel járna. A kötelező nyilatkozatot a típusjóváhagyás iránti kérelem részét képező más dokumentumokkal együtt kell benyújtani a típusjóváhagyó hatósághoz.

- (28) A jármű alkatrészei és alkotóelemei lehető legnagyobb mértékű újrahasználatának, újragyártásának és felújításának, valamint a hulladékká vált járművek magas színvonalú újrafeldolgozásának biztosítása érdekében elengedhetetlen a naprakész információkhoz való hozzáférés, valamint a gépjárműipari értéklánc mentén a járműgyártók és a hulladékgyártókat, valamint a hulladékgazdálkodási szolgáltatók közötti, időben történő kommunikáció. Ezért a gyártóknak korlátlan, szabványosított és megkülönböztetésmentes hozzáférést kell biztosítaniuk azokhoz az információkhoz, amelyek lehetővé teszik a hulladékgazdálkodási, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatók számára a járműben lévő bizonyos alkatrészek, alkotóelemek és anyagok biztonságos eltávolítását és cseréjét. Az információknak végig kell vezetniük a lépéseken a hulladékgazdálkodási, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatókat, és egyértelmű utasításokat kell tartalmazniuk az elektromos meghajtású motorokhoz és az elektromosjármű-akkumulátorokhoz való hozzáféréshez és az azok eltávolításához szükséges eszközök vagy technológiák használatára vonatkozóan, beleértve az elektromosjármű-akkumulátorok biztonságos kisütését lehetővé tevő eszközöket és technológiákat is. Ezeknek az információknak elő kell segíteniük azoknak az alkatrészeknek, alkotóelemeknek és anyagoknak az azonosítását, lokalizálását és eltávolítását, amelyeket bezúzás előtt szennyezésmentesíteni kell és el kell távolítani a járműből, valamint amelyek kritikus fontosságú nyersanyagokat tartalmazó állandó mágneseket tartalmaznak az (EU)[...] 2024/1252 rendeletben foglaltak szerint. Ezeket az információkat a gyártók által létrehozott kommunikációs platformokon kell közzétenni, és azokat díjmentesen kell rendelkezésre bocsátani, adminisztratív költségek nélkül. A típusjóváhagyó hatóságoknak ellenőrizniük kell, hogy a gyártók benyújtották-e a szükséges információkat. A gyártók által a hulladékgazdálkodási szolgáltatók, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatók részére nyújtandó információk körének rendszeres frissítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az V. melléklet módosítása céljából.
- (29) Míg a digitális kódolást egyre növekvő mértékben használják a jármű különböző alkatrészeinek és alkotóelemeinek irányítására, a 2000/53/EK irányelv értékelése során megállapításra került, hogy az ilyen kódolás korlátozhatja bizonyos alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatának, újragyártásának és felújításának a lehetőségét. Ezért alapvető fontosságú, hogy a járműgyártókat kötelezzék azon információk szolgáltatására, amelyek lehetővé teszik a hulladékgazdálkodási szolgáltatók számára, hogy megoldják a jármű digitálisan kódolt alkatrészeiből és alkotóelemeiből adódó problémákat, amikor az ilyen kódolás egy másik járműben akadályozza a javítási, karbantartási vagy kicserélési műveletek elvégzését.

- (30) A gyártóknak és beszállítóiknak az eredetileg a 2003/138/EK bizottsági határozatban²⁵ létrehozott alkatrész- és anyagkódolási szabványokat kell alkalmazniuk a járművek műanyagból és elasztomerből készült alkatrészeinek, alkotóelemeinek és anyagainak a megjelölésére és azonosítására. Biztosítaniuk kell, hogy a járművek valamennyi alkatrészét és alkotóelemét megjelöljék az egyéb alkalmazandó uniós jogszabályokkal összhangban, különös tekintettel az általuk forgalomba hozott járművekben található akkumulátorok és állandó mágnesek megjelölésére. A műszaki és tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el e rendelet VI. mellékletének az alkatrészek és alkotóelemek megjelölésének módja tekintetében történő módosítása céljából.

²⁵ A Bizottság 2003/138/EK határozata (2003. február 27.) az elhasznált járművekről szóló 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti alkatrészes anyagkódolási szabványok létrehozásáról (HL L 53., 2003.2.28., 58. o.).

- (31) A járművek életciklus végi kezelésének megkönnyítése érdekében a járműgyártóknak digitális eszközökön keresztül pontos, teljes körű és naprakész tájékoztatást kell nyújtaniuk a járműalkatrészek és -alkotóelemek biztonságos eltávolításáról és cseréjéről. Az említett információk adathordozójaként ezért ki kell dolgozni egy úgynevezett digitális körforgásossági járműútlevelet, amelyet oly módon kell elérhetővé tenni, hogy az összhangban legyen a járművek környezeti teljesítményére vonatkozó, a gépjárműiparban már létező vagy fejlesztés alatt álló egyéb digitális információs eszközökkel és platformokkal, továbbá az (EU) 2023/1542[...] rendelet, az [...] (EU) 2024/1781 európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁶ és az [...] (EU) 2024/1257 európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁷ vonatkozó rendelkezéseivel. Annak érdekében, hogy egységesek legyenek e rendelet végrehajtásának feltételei, a Bizottságot végrehajtási hatáskörrel kell felruházni a járműútlevélre vonatkozó műszaki tervezési és üzemeltetési követelmények, valamint az adathordozó vagy a járműútlevélhez való hozzáférést lehetővé tevő egyéb azonosító elhelyezkedésére vonatkozó szabályok meghatározása céljából.

²⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1781 rendelete (2024. június 13.) a fenntartható termékek környezettudatos tervezésére vonatkozó követelmények megállapítási keretének létrehozásáról, az (EU) 2020/1828 irányelv és az (EU) 2023/1542 rendelet módosításáról, valamint a 2009/125/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről[...].

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1257 rendelete (2024. április 24.) a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7), az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, továbbá a 715/2007/EK és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, az 582/2011/EU bizottsági rendelet, az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet, az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről[...].

- (32) Annak biztosítása érdekében, hogy a gyártókra és más gazdasági szereplőkre ugyanazok a szabályok vonatkozzanak a tagállamokban, harmonizált hulladékgazdálkodási szabályokat kell megállapítani a hulladékká vált járművekre vonatkozóan. Mindez várhatóan az emberi egészség és a környezet magas szintű védelméhez vezet az egész Unióban. Ez a gazdasági szereplők által nyújtott hulladékgazdálkodási szolgáltatások minőségének további harmonizációját is eredményezné, és elősegítené a másodlagos nyersanyagok piacának működését.
- (33) A hulladékká vált járművek biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelésének biztosítása érdekében minden olyan létesítménynek vagy vállalkozásnak, amely e járművek tekintetében hulladékkezelési műveleteket kíván végezni, engedélyt kell szereznie az illetékes hatóságtól. Az engedély csak akkor adható meg, ha a létesítmény vagy a vállalkozás rendelkezik az ahhoz szükséges [...] kapacitással, hogy az alkalmazandó uniós és nemzeti jognak, többek között az e rendeletben meghatározott különös kezelési követelményeknek megfelelő módon végezze a járművek életciklus végi kezelési műveleteit. Ezen túlmenően az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények kizárólagos hatáskörébe kell tartoznia a bontási igazolások e rendelet szerinti kiállításának.
- (33a) [...] Amennyiben egy gyártó vagy gyártói felelősségi szervezet kizárólag [...] a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségének teljesítése céljából szerződést köt egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménnyel, e szerződésnek összhangban kell lennie a versenyjogi elvekkel, és az nem tartalmazhat olyan rendelkezést, amely megtiltja az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény számára, hogy a hulladékká vált járművek bontásából és a rajtuk végrehajtott hulladékkezelési műveletekből származó alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat a gyártótól, illetve gyártói felelősségi szervezettől eltérő piaci szereplők részére értékesítse. Ezek a szerződések egy, a tagállam által kidolgozott modellen is alapulhatnak. [...]

- (34) A 2000/53/EK irányelv alapvető kötelezettséget állapít meg a járműgyártókra nézve, előírva, hogy fedezzék a hulladékká vált járművek gyűjtési költségeinek egy részét. E kötelezettségre építve, „a szennyező fizet” elvvel és a 2008/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben²⁸ meghatározott kiterjesztett gyártói felelősségi rendszerekre vonatkozó általános minimumkövetelményekkel összhangban helyénvaló uniós szintű követelményeket megállapítani a járműgyártóknak a hulladékká vált járművek kezelésével kapcsolatos felelősségére vonatkozóan. A gyártóknak kiterjesztett gyártói felelősséget kell vállalniuk az általuk forgalomba hozott járművekért, amint azok elérik az életciklusuk végét. A kiterjesztett gyártói felelősségnek ki kell terjednie annak biztosítására, hogy a gyártók a tagállami piacon forgalmazott járműveket e rendelettel összhangban gyűjtsék és kezeljék, valamint hogy az ilyen járműveket kezelő, hulladékgazdálkodási szolgáltatók teljesítsék az e rendeletben meghatározott újrafeldolgozási célértékeket.
- (35) Annak érdekében, hogy nyomon lehessen követni a kiterjesztett gyártói felelősségre vonatkozó kötelezettségek gyártók általi teljesítését, a tagállamoknak létre kell hozniuk a gyártók nyilvántartását. A nyilvántartásbavételi követelményeket Unió-szerte harmonizálni kell a nyilvántartásba vétel megkönnyítése érdekében, aminek különösen akkor van jelentősége, ha a gyártók különböző tagállamokban forgalmaznak járműveket. A kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek teljesítéséről az illetékes hatóságok felé történő jelentéstétel céljára is a nyilvántartást kell használni. Az e nyilvántartáshoz kapcsolódó funkcióknak és eljárási szempontoknak összhangban kell állniuk az (EU) 2023/1542[...]
rendelettel létrehozott gyártói nyilvántartással annak érdekében, hogy a járműgyártók és az akkumulátorgyártók ugyanazt a nyilvántartást használhassák. A gyártók nyilvántartásba vételének az összes tagállamban történő megkönnyítése érdekében a Bizottságnak létre kell hoznia egy olyan weboldalt, amely hivatkozásokat tartalmaz az összes nemzeti nyilvántartásra vonatkozóan.
- (36) Abban az esetben, ha a gyártó először forgalmaz járműveket egy olyan tagállam területén, ahol nem telepedett le, ki kell jelölnie egy [...] meghatalmazott képviselőt a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében. Ha valamely tagállamban egy meghatalmazott képviselő egynél több gyártót képvisel, külön-külön meg kell adnia minden egyes képviselt gyártó nevét és elérhetőségét.

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/98/EK irányelve (2008. november 19.) a hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről (HL L 312., 2008.11.22., 3. o.).

- (37) A gyártók számára lehetővé kell tenni annak eldöntését, hogy a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségeiket egyénileg vagy együttesen, a nevükben felelősséget vállaló gyártói felelősségi szervezeteken keresztül gyakorolják-e, kivéve ha valamely tagállam megköveteli a gyártóktól, hogy gyártói felelősségi szervezeten keresztül képviseltessék magukat. A gyártói felelősségi szervezeteknek gondoskodniuk kell a gyártók által rendelkezésükre bocsátott adatok bizalmas kezeléséről. Annak érdekében, hogy valamennyi gazdasági szereplő érdekeit megfelelően figyelembe vegyék, és hogy a hulladékgazdálkodási szolgáltatók ne kerüljenek hátrányos helyzetbe a kiterjesztett gyártói felelősségi rendszerek keretében hozott döntések során, a 2008/98/EK irányelv 8a. cikkének (6) bekezdésével összhangban, a versenyjogi elvek tiszteletben tartásával rendszeres párbeszédet kell kialakítani az érdekelt felek között. A kereskedelmi és üzleti titkok védelmét garantálni kell. [...].
- (38) A hulladékká vált járművek gyűjtésével és kezelésével kapcsolatban felmerülő, az e rendeletben megállapított követelmények teljesítéséhez szükséges költségeket részben a gyártóknak kell finanszírozniuk, különös tekintettel a járművekből visszanyert másodlagos nyersanyagok jobb minőségének biztosítására irányuló kötelezettségekre. Az ilyen műveletek gyártók által viselendő költségeinek pontos szintjét az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek és más hulladékgazdálkodási szolgáltatóknak a használt pótalkatrészek vagy alkotóelemek, valamint a hulladékká vált járművekből származó másodlagos nyersanyagok értékesítéséből származó bevételeinek figyelembevételével kell meghatározni. E célból az illetékes hatóságoknak a gyártókkal és a hulladékgazdálkodási szolgáltatókkal együttműködve figyelemmel kell kísérniük a gyűjtés, az újrafeldolgozás és a kezelési műveletek átlagos költségeit, valamint a gyártók által befizetett pénzügyi hozzájárulások szintjét annak biztosítása érdekében, hogy igazságos költségmegosztás valósuljon meg az összes érdekelt gazdasági szereplő között.

- (39) A gyártók pénzügyi hozzájárulásának egyúttal fedeznie kell a hulladékká vált járművek fokozottabb gyűjtésére irányuló ismeretterjesztő kampányok költségeit, valamint a bontási igazolások kiállítására és átadására, továbbá az adatok gyűjtésére és az illetékes hatóságok felé történő jelentésére szolgáló értesítési rendszer létrehozásának a költségeit. Mindezek az intézkedések elengedhetetlenek a hulladékká vált járművek megfelelő kezelésének biztosításához, és különösen azon járművek nyomon követéséhez, amelyekért e rendelettel összhangban a gyártók felelősek. Továbbá, mivel ez a rendelet változtatásokat vezet be a gyártóknak a 2000/53/EK irányelv hatálya alá tartozó, hulladékká vált járművek gyűjtésével kapcsolatos pénzügyi felelőssége tekintetében, megfelelő rendelkezéseket kell beilleszteni a 2000/53/EK irányelvről e rendeletre való áttérés figyelembevételére érdekében.
- (40) Azoknak a gyártóknak is, akik úgy döntenek, hogy egyénileg teljesítik kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségeiket, garanciát kell nyújtaniuk a hulladékká vált járművek kezelési költségeinek fedezésére. Az ilyen garanciák különösen azokban az esetekben használhatók fel, amikor az érintett gyártók fizetéseképtelenné válnak, vagy véglegesen beszüntetik tevékenységüket.
- (41) Abban az esetben, ha a gyártó egy gyártói felelősségi szervezettel közösen gyakorolja kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségeit, a gyártó által fizetett pénzügyi hozzájárulásokat harmonizált kritériumok alapján modulálni kell. E kritériumoknak gazdasági ösztönzőket kell teremteniük a gyártók számára a körforgásos jelleg fokozására új járművek tervezése és gyártása során, figyelembe véve a járműben található elsődleges és az újrafeldolgozott anyagok mennyiségét, azt, hogy a jármű milyen mértékben tartalmaz nehezen eltávolítható, bontható, újrahasználható vagy újrafeldolgozható alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat, valamint a járműben található veszélyes anyagok mennyiségét. Az egységes piac torzulásának elkerülése érdekében a Bizottságot [...] végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni [...] annak érdekében, hogy részletes szabályokat állapítson meg a gyártói felelősségi szervezeteknek fizetett pénzügyi hozzájárulások modulációjára vonatkozó kritériumok alkalmazásával kapcsolatban[...].
- (41a) Előfordulhat, hogy egyes tagállamok a 2000/53/EK irányelv végrehajtása során már létrehoztak kiterjesztett gyártói felelősségi struktúrákat és hulladékgazdálkodási rendszereket, amelyek a vonatkozó nemzeti engedélyek és szerződéses megállapodások alapiját képezik. E tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy továbbra is használják ezeket a rendszereket, feltéve, hogy azok összhangban vannak az e rendelet szerinti kötelezettségekkel.

Az állam által működtetett olyan gyártói felelősségi szervezetek tekintetében, [...] amelyek esetében nincs képviselt gyártó általi meghatalmazás, az ilyen meghatalmazásokra vonatkozó, e rendeletben előírt követelmények nem alkalmazandók.

Helyénvaló biztosítani, hogy amennyiben egy gyártói felelősségi szervezet által felszámított kiterjesztett gyártói felelősségi díj állami bevételnek minősül – például az állam által működtetett gyártói felelősségi szervezetek esetében –, továbbá azon költségvetési szabályok betartása érdekében, amelyek értelmében az állami bevételeknek pontos adatokon kell alapulniuk, a tagállam előírassa, hogy a gyártó a 49. cikk szerinti, a díj modulációja szempontjából releváns információkat egy évnél rövidebb időközönként közölje a nyilvántartásért felelős illetékes hatósággal.

- (42) [...] A járművek számos esetben a [...] forgalomba hozataluk szerinti tagállamtól eltérő tagállamban válnak hulladékká. [...] Amennyiben annak a tagállamnak a területén, amelyben a jármű hulladékká vált, azonosítható egy e rendelet szerinti gyártó, a gyűjtés és a kezelés költségeit ennek a gyártónak kell viselnie. Mivel azonban nem minden esetben azonosítható gyártó annak a tagállamnak a területén, amelyben a jármű hulladékká vált, szabályokat kell bevezetni a határokon átnyúló kiterjesztett gyártói felelősségre vonatkozóan is, amely szabályok csak erre a konkrét helyzetre vonatkozhatnak. E szabályoknak biztosítaniuk kell, hogy a gyártó felelőssége megfelelően fedezze a hulladékgazdálkodási szolgáltatók gyűjtési és kezelési költségeit abban a tagállamban, ahol a jármű hulladékká válik. E célból a járművet az uniós piacon első alkalommal forgalomba hozó gyártónak minden tagállamban ki kell jelölnie egy képviselőt a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében, és mechanizmusokat kell kialakítani az érintett hulladékgazdálkodási szolgáltatókkal való, határokon átnyúló együttműködésre. A gyártók számára lehetővé kell tenni azt is, hogy megbízzák a gyártói felelősségi szervezetet, hogy meghatalmazott képviselőjüként járjon el. Az ilyen mechanizmus bevezetése hozzájárul ahhoz, hogy Unió-szerte egyenlő versenyfeltételek jöjjenek létre az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények között, és elősegíti az egész Unióra kiterjedő megközelítések kidolgozását az egyéni gyártói felelősség esetében. Végezetül, lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a hulladékgazdálkodási műveletek költségeinek fedezése érdekében kérjék a járműtulajdonosoktól, hogy igazgatási díjat fizesse az adott tagállamban első alkalommal nyilvántartásba vett használt járművek, illetve az adott tagállamban első alkalommal nyilvántartásba vett olyan járművek után, amelyek tekintetében nem azonosítható gyártó.

- (43) E kötelezettségek teljesítésének biztosítása és az egységes piac torzulásának elkerülése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el a gyártók, a tagállamok és a hulladékgazdálkodási szolgáltatók kötelezettségeire, valamint a határokon átnyúló mechanizmusok jellemzőire vonatkozó további részletes szabályok megállapítása céljából.
- (44) A hulladékká vált járművek megfelelő kezelésének kulcsfontosságú előfeltétele az összes hulladékká vált jármű gyűjtése. Ezért ebben a rendeletben elő kell írni bizonyos kötelezettségeket a gyűjtéssel kapcsolatban, elsősorban a gyártók, másodsorban pedig a tagállamok számára. A gyártóknak létre kell hozniuk a gyűjtőrendszereket, vagy részt kell venniük azok létrehozásában, a tagállamoknak pedig minden szükséges intézkedést meg kell hozniuk annak biztosítása érdekében, hogy a rendszerek rendelkezésre álljanak, és hogy e rendszerek lehetővé tegyék e rendelet célkitűzéseinek a teljesítését. A gyűjtőrendszereknek lehetővé kell tenniük a járműtulajdonosok és a járművek egyéb üzemben tartói számára, hogy a járművet felesleges erőfeszítések és költségek nélkül engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe vagy gyűjtőhelyre tudják szállítani. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az ilyen rendszereknek megfelelően le kell fedniük az egyes tagállamok teljes területét. Lehetővé kell tenniük továbbá a hulladékká vált járművek gyűjtését valamennyi járműmárka tekintetében, valamint a járművek javításából származó hulladékkatrészek gyűjtését.
- (45) A hulladékká vált járműveket csak engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekben szabad kezelni, ezért ezek a létesítmények alapvető szerepet játszanak a hulladékká vált járművek gyűjtésében. A gyűjtés megkönnyítése és a hulladékká vált járműveket gyűjtő, kellő számú létesítmény rendelkezésre állásának biztosítása érdekében ez a rendelet lehetővé teszi gyűjtőhelyek létrehozását. E gyűjtőhelyek szerepe a hulladékká vált járművek gyűjtésére, megfelelő körülmények között történő tárolására és engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe történő szállítására korlátozódna. Egy ilyen gyűjtőhely működtetéséhez külön engedély szükséges. A gyűjtőhelyeket kötelezni kell arra, hogy az összes hulladékká vált járművet engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe szállítsák.

- (46) A hulladékká vált járművek hatékony gyűjtése érdekében tájékoztatni kell a nyilvánosságot a gyűjtőrendszerek létezéséről. A járműtulajdonosoknak tisztában kell lenniük azzal, hogy főszabály szerint a hulladékká vált járműveket az elektromosjármű-elemmel, illetve -akkumulátorral együtt vagy anélkül díjmentesen leadhatják egy gyűjtőhelyen vagy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben. Az elektromosjármű-elem, illetve -akkumulátor hiánya esetén a járműtulajdonosnak bizonyítania kell, hogy az elemet, illetve akkumulátort egy vállalkozó az (EU) 2023/1542 rendelettel összhangban kezelte. A hulladékká vált járművek értékes alkatrészei és alkotóelemei illegális eltávolításának megelőzése, valamint a teljes, hulladékká vált járművek gyűjtésének előmozdítása érdekében az arra vonatkozó intézkedések, hogy a hulladékká vált járművek leadása ingyenes-e, pénzügyi ösztönzőkön is alapulhatnak. A gyártók vagy a gyártói felelősségi szervezetek által folytatott ismeretterjesztő kampány során továbbá be kell mutatni, hogy a hulladékká vált járművek nem megfelelő gyűjtése és kezelése milyen következményekkel jár a környezetre és az emberi egészségre nézve.
- (47) Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménynek a hulladékká vált jármű [...] leadását követően bontási igazolást kell kiállítania az utolsó járműtulajdonos részére. Erre azért van szükség, hogy biztosítva legyen a hulladékká vált járművek kezelésének a megfelelő felügyelete. Az erre az igazolásra vonatkozó minimumkövetelményeket jelenleg a 2002/151/EK bizottsági határozat²⁹ állapítja meg, és e határozat tartalmát a szükséges módosításokkal bele kell foglalni ebbe a rendeletbe. Ezt az igazolást elektronikus formátumban kell kiállítani, és a hulladékká vált jármű utolsó tulajdonosának kell átadni, majd azt az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménynek [...] továbbítania kell a tagállam illetékes hatóságaihoz, mivel az igazolás bemutatásával válik lehetővé a jármű forgalomban való részvételi jogának törlése. Az elektronikus értesítési rendszernek lehetővé kell tennie mind a hulladékká vált jármű átvételét megerősítő dokumentum, mind pedig a bontási igazolás továbbítását.

²⁹ A Bizottság 2002/151/EK határozata (2002. február 19.) az elhasználódott járművekről szóló 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése szerint kiadott bontási igazolások minimumkövetelményeiről (HL L 50., 2002.2.21., 94. o.).

- (48) Annak ellenére, hogy a 2000/53/EK irányelv előírja, hogy minden hulladékká vált járművet engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe kell szállítani kezelés céljából, igen jelentős azoknak a járműveknek az aránya, amelyek holléte ismeretlen, és amelyeket vagy már illegálisan kezeltek, vagy pedig hulladékká vált járműként exportáltak, vagy amelyek státuszát nem jelentik be megfelelően a tagállamok nyilvántartó hatóságai felé. Ezek a járművek az úgynevezett „hiányzó járművek”. A tagállamoknak meg kell erősíteniük együttműködésüket a hiányzó járművek számának csökkentése érdekében. A más tagállamban kiadott bontási igazolások elismerése, valamint a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállamok hatóságainak a bontási igazolás kiadásáról való tájékoztatására vonatkozó kötelezettség lehetővé teszi a hulladékká vált járművek hollétének jobb nyomon követését.
- (49) A hulladékká vált járművek hatékony gyűjtésének biztosítása érdekében egyértelmű kötelezettségeket kell előírni a járműtulajdonosok számára. Amikor a járművük hulladékká válik, azt le kell adniuk egy gyűjtőhelyen vagy egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben [...]. Külön rendelkezéseket kell alkalmazni az olyan, megrongálódott járművekre, amelyek esetében egy biztosítótársaság műszaki vagy gazdasági totálkárt állapított meg. Az elhagyott járművek tekintetében a hatóságoknak szabályokat kell megállapítaniuk a jármű hulladékká vált járműnek minősítésére vonatkozóan, és ennek megfelelően kell alkalmazniuk e rendelet rendelkezéseit. Az elhagyott járművek közé tartoznak a felügyelet nélkül vagy jogellenesen közterületen hagyott járművek, a magántulajdonban lévő ingatlanon az ingatlan tulajdonosának beleegyezése nélkül hagyott járművek, az olyan járművek, amelyekért a járműtulajdonos az illetékes hatóságok általi értesítést követően sem jelentkezett, illetve az olyan járművek, amelyek az illetékes hatóságok szerint veszélyt jelentenek a közúti forgalomban részt vevő egyéb járművekre, illetve személyekre.
- (50) A hulladékká vált járművek Unión belüli egységes és környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelésének biztosítása érdekében alapvető fontosságú annak biztosítása, hogy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények az engedélyeikben meghatározott feltételeknek megfelelően, valamint az e rendeletben foglalt követelményekkel, az elérhető legjobb technikákkal és a 2010/75/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel³⁰ összhangban átvegyék és kezeljék a hulladékká vált járműveket, alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat, beleértve a járművek javításából származó hulladék-alkatrészeket is.

³⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/75/EU irányelve (2010. november 24.) az ipari kibocsátásokról (HL L 334., 2010.12.17., 17. o.).

- (51) Tekintettel arra, hogy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények kulcsszerepet játszanak a hulladékká vált járművek oly módon történő kezelésében, amely nincs káros hatással a környezetre vagy az emberi egészségre és hozzájárul az Unió körforgásos gazdasággal kapcsolatos célkitűzéseinek eléréséhez, meg kell állapítani az ilyen létesítményekre vonatkozó kötelezettségeket azok valamennyi tevékenységére kiterjedően, a hulladékká vált járművek átvételétől és tárolásától kezdve azok végső kezeléséig.
- (52) Tevékenységeik nyomonkövethetőségének biztosítása érdekében az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek dokumentálniuk kell az elvégzett kezelési műveleteket, és legalább három évig elektronikus formában meg kell őrizniük a nyilvántartást, és azt kérésre be kell mutatniuk az illetékes nemzeti hatóságoknak.
- (53) A hulladékká vált járművek szennyezésmentesítése az első lépés a környezeti károk, az emberi egészségre gyakorolt károk, valamint a munkahelyi biztonsági kockázatok megelőzése felé. Ezért alapvető fontosságú, hogy a hulladékká vált járműveken az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben történő leadást követő [...] 30 napon belül elvégezzék a szükséges szennyezésmentesítési műveleteket, mielőtt azokat további kezelésnek vetnék alá. Ebben a szakaszban a hulladékolajokat más közegektől és folyadékoktól elkülönítve kell gyűjteni és tárolni, és további kezelésnek kell alávetni a 2008/98/EK irányelvvel összhangban. Ezen túlmenően az ólmot, kadmiumot, higanyt és hat vegyértékű krómot tartalmazó alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat el kell távolítani a hulladékká vált járművekből az emberekre vagy a környezetre gyakorolt káros hatások elkerülése érdekében.
- (54) Az (EU) 2023/1542 [...] rendelet megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében a járművekbe beépített valamennyi elemet, illetve akkumulátort külön kell eltávolítani a hulladékká vált járművekből, majd további kezelés céljából erre kijelölt területen kell tárolni.

- (55) Az alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatában, újragyártásában és felújításában rejlő lehetőségek maximális kihasználása, valamint a hulladékká vált járművekből származó másodlagos nyersanyagok magas értékének megőrzése érdekében bizonyos alkatrészeket és alkotóelemeket bezúzás előtt kötelezően el kell távolítani a hulladékká vált járművekből. Ezeket az [...] alkatrészeket és alkotóelemeket kézi bontási eljárással vagy félig automatizált bontási eljárással, roncsolásmentes módon kell eltávolítani. Ha az alkatrészek és alkotóelemek nem tudják teljesíteni e célok egyikét sem, ideértve azokat az eseteket is, amikor nincs piaci kereslet az újrahasználatra, az újragyártásra vagy a felújításra, ezeket az alkatrészek és alkotóelemek roncsolásos (félig automatizált) módon is eltávolíthatók. A bontási, válogatási, zúzási és zúzalékkezelési technológiák fejlődésének ösztönzése érdekében [...] lehetővé kell tenni az alkatrészek és alkotóelemek kötelező eltávolítására vonatkozó követelménytől való eltérést. Bizonyítani kell, hogy az érintett alkatrészek és alkotóelemek ugyanolyan hatékonyan eltávolíthatók a szóban forgó technológiákkal, mint a kézi vagy félig automatizált eljárásokkal, anélkül, hogy a kezelések során keletkező maradékhulladékok minősége csökkenne. E célból a VII. melléklet G. része tartalmazza a más hulladékokkal együttesen történő bezúzás kritériumait és a kimeneti frakciók minőségének javítását célzó határértékeket. A műszaki és tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el a VII. melléklet módosítása céljából.
- (56) Miután az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények eltávolították a hulladékká vált járművek alkatrészeit és alkotóelemeit, gondosan meg kell vizsgálniuk és meg kell állapítaniuk, hogy ezek az alkatrészek és alkotóelemek alkalmasak-e újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra, az alkatrészek és alkotóelemek műszaki jellemzőihez kapcsolódó objektív kritériumok, valamint a járműbiztonsági követelmények alapján.
- (57) Az (EU) 2023/[...]1542 rendelet szabályokat állapít meg az elemek, illetve akkumulátorok fenntarthatóságára, teljesítményére, biztonságosságára, gyűjtésére, újrafeldolgozására és másodszori felhasználására, valamint a gazdasági szereplőknek az elemek, illetve akkumulátorok eltávolításával kapcsolatos tájékoztatására vonatkozóan. E rendeletben figyelembe kell venni az elemek, illetve akkumulátorok másodszori felhasználásának a lehetőségét, kizárva az elektromosjármű-elemeket, illetve -akkumulátorokat az alapvető alkatrészek vagy alkotóelemek közül annak érdekében, hogy a járművet az elektromosjármű-elem, illetve -akkumulátor nélkül, ingyenesen át lehessen adni kezelésre, amennyiben a jármű utolsó tulajdonosa iratokkal bizonyítja, hogy az elemet, illetve akkumulátort egy vállalkozó az (EU) 2023/1542 rendelettel összhangban kezelte.

- (58) Felismerve az újragyártásban és a felújításban rejlő lehetőségeket a gépjárműipar területén, valamint azok hozzájárulását a körforgásos gazdasághoz, egyértelmű jogi helyzetet kell teremteni az ebben az ágazatban részt vevő gazdasági szereplők számára. Ezért egyértelművé kell tenni, hogy a hulladékká vált járművekből eltávolított, azonnali újrahasználatra, vagy vállalkozó általi további újragyártásra vagy felújításra alkalmas alkatrészek és alkotóelemek nem tekinthetők hulladéknak. A hulladékká vált járművekből eltávolított és az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények által újrahasználatra alkalmasnak minősített alkatrészeket és alkotóelemeket általában másodlagos felhasználásra szánják, felújítás vagy újragyártás esetén pedig vállalkozókhoz küldik. A hulladékhierarchia tiszteletben tartása és a pótalkatrészek körforgásos használatának fellendítése érdekében ezen alkatrészek és alkotóelemek gazdasági szereplők közötti átadását nem szabad korlátozni. Ezeket az alkatrészeket és alkotóelemeket megfelelően ellenőrizni kell, meg kell tisztítani és szükség esetén egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben meg kell vizsgálni annak érdekében, hogy minden további előfeldolgozás nélkül azonnal újrahasználhatók legyenek, vagy más esetekben alkalmasak legyenek további újragyártásra vagy felújításra. Az ilyen alkatrészek és alkotóelemek nem tekinthetők hulladéknak attól kezdve, hogy azokat egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény átadja. Az ilyen alkatrészek vagy alkotóelemek átadásának magában kell foglalnia a működésükre vonatkozó műszaki értékelést, a szabályszerű jelölésüket és a szállítás közbeni megrongálódás elleni megfelelő csomagolásukat. Ezenkívül az alkatrészek eladójának be kell mutatnia az átadással kapcsolatos számla vagy szerződés másolatát. [...] Másfelől azonban az újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra nem alkalmas alkatrészeket és alkotóelemeket hulladéknak kell tekinteni, és ezért a kivitelükre a hulladékszállításról szóló (EU) 2024/1157 rendeletet³¹ kell alkalmazni. Az illetékes nemzeti hatóságok számára lehetővé kell tenni, hogy dokumentációt kérjenek be az adott alkatrészt vagy alkotóelemet eltávolító, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménytől, amely dokumentáció egy külön erre irányuló értékelés alapján megerősíti az érintett alkatrészek és alkotóelemek újragyártásra, felújításra vagy újrahasználatra való műszaki alkalmasságát.

³¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1157 rendelete (2024. április 11.) a hulladékszállításról, az 1257/2013/EU és az (EU) 2020/1056 rendelet módosításáról, valamint az 1013/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1157, 2024.4.30.).

- (59) A 2000/53/EK irányelv értékelése során a Bizottság megállapította, hogy a használt pótalkatrészeket és alkotóelemeket azonosítatlan szolgáltatók kínálják a nyilvánosság számára, és azok gyakran illegális tevékenységekből származnak. Ezért új követelményeket kell megállapítani a használt, újragyártott vagy felújított alkatrészek és alkotóelemek kereskedelmére vonatkozóan. Az ilyen alkatrészeket és alkotóelemeket mindenekelőtt címkével kell megjelölni, amelyen feltüntetik annak a járműnek a járműazonosító számát, amelyből az alkatrészt vagy az alkotóelemet eltávolították, továbbá feltüntetik az azt eltávolító gazdasági szereplő adatait; megfelelő védelmet kell biztosítani az alkatrészek és alkotóelemek szállítása, be- és kirakodása során bekövetkező károk ellen, és mellékelni kell az alkatrészek vagy alkotóelemek újrahasználat, újragyártás vagy felújítás céljából történő átadásával kapcsolatos számla vagy szerződés másolatát [...].
- (59a) Amennyiben a végfelhasználó egy fogyasztó, a használt, újragyártott vagy felújított alkatrészeknek és alkotóelemeknek a vállalkozások és fogyasztók közötti adásvétele az (EU) 2019/771 európai parlamenti és tanácsi irányelv³² hatálya alá tartozik. Az említett irányelv előírja, hogy az értékesített árunak meg kell felelnie az adásvételi szerződésnek, valamint rögzíti az eladó felelősségét és a fogyasztó jogorvoslati lehetőségeit hibás teljesítés esetén, így például az áruk ingyenes javítása vagy cseréje közötti választás lehetőségét. Mivel az eltávolított, újrahasználatra alkalmas, illetve a felújított alkatrészek és alkotóelemek az (EU) 2019/771 irányelv értelmében használt áruknak minősülnek, az eladó és a fogyasztó rövidebb – de legalább egyéves – helytállási vagy elévülési időről is megállapodhat, ha az érintett tagállam biztosítja ezt a lehetőséget. Az érintett gazdasági szereplőket arra ösztönzik, hogy az újrahasznált, újragyártott és felújított alkatrészekre és alkotóelemekre vonatkozóan nyújtsanak kereskedelmi jótállást a fogyasztók és ügyfelek számára a vállalkozások közötti ügyletek során.

³² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/771 irányelve (2019. május 20.) az áruk adásvételére irányuló szerződések egyes vonatkozásairól, az (EU) 2017/2394 rendelet és a 2009/22/EK irányelv módosításáról, valamint az 1999/44/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 136., 2019.5.22., 28. o.).

- (60) A közúti közlekedésbiztonság és a környezetvédelem érdekében a hulladékká vált járművekből eltávolított bizonyos alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatára, újragyártására vagy felújítása nem megengedett. Az ilyen alkatrészek és alkotóelemek nem használhatók fel sem új járművek gyártására, sem már forgalomba hozott járművekben. Meg kell azonban határozni azokat a feltételeket, amelyek mellett az ilyen alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatára elfogadható.
- (61) Az újrahasználat, felújított és újragyártott alkatrészek és alkotóelemek uniós piaca fejlődésének és megfelelő működésének elősegítése érdekében a tagállamokat bátorítani kell arra, hogy hozzák meg nemzeti szinten a szükséges ösztönző intézkedéseket az alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatának, felújításának és újragyártásának előmozdítása érdekében, függetlenül attól, hogy azok eltávolítására a jármű használati vagy életciklus végi szakaszában kerül-e sor. Helyénvaló, hogy a Bizottság segítse elő a tagállamok közötti információcserét, melynek során megosztják egymással a nemzeti szinten hozott ösztönző intézkedésekkel kapcsolatos bevált gyakorlatokat, az intézkedések hatékonyságának nyomon követése céljából.
- (62) A 2000/53/EK irányelv értékelése során a Bizottság megállapította, hogy az újrafeldolgozás fogalmának az említett irányelvben szereplő meghatározása túlságosan tág, és nem áll összhangban a 2008/98/EK irányelvvel, mivel a „feltöltést” újrafeldolgozási műveletnek tekinti. Ezért a rendeletnek az újrafeldolgozás fogalm meghatározását hozzá kell igazítani a 2008/98/EK irányelvhez, a feltöltést kizárva a hatálya alól.
- (63) A hulladékká vált járművekből származó összes műanyag újrafeldolgozását folyamatosan javítani kell, és fontos biztosítani, hogy elegendő újrafeldolgozott anyag álljon rendelkezésre a járművekben felhasznált újrafeldolgozott műanyagok iránti kereslet kielégítéséhez. Ezért konkrét, 30 %-os újrafeldolgozási célértéket kell meghatározni a hulladékká vált járművekből származó műanyagok tekintetében. Ez a célkitűzés kiegészítené a hulladékká vált járművek újrahasználatára és újrafeldolgozására (85 %), valamint újrahasználatára és hasznosítására (95 %) vonatkozó, átlagos járműsúlyhoz viszonyított, egy évre vetített célkitűzést. Annak érdekében, hogy a hulladékgazdálkodási szolgáltatók számára könnyebb legyen e követelmények végrehajtása, hároméves átmeneti időszakot kell biztosítani. Ezalatt továbbra is alkalmazni kell a 2000/53/EK irányelvben meghatározott, a hulladékká vált járművek újrahasználatára és újrafeldolgozására (85 %), valamint újrahasználatára és hasznosítására (95 %) vonatkozó jelenlegi célértékeket, az újrafeldolgozás fogalmának az említett irányelvben szereplő meghatározása alapján. Amennyiben az alkatrészeket vagy alkotóelemeket sikeresen újragyártják vagy felújítják, azokat bele kell számítani az újrahasználati célértékeknek az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények általi teljesítésébe.

- (64) Fontos, hogy a kiváló minőségű másodlagos nyersanyagok nagyobb arányban kerüljenek hasznosításra, és ehhez javítani kell a hulladékká vált járművek bezúzására irányuló eljárásokat. Ezért a hulladékká vált járműveket, azok alkatrészeit, alkotóelemeit és anyagait [...] csak akkor szabad [...] más hulladékkal együtt zúzó gépben feldolgozni, ha bizonyos kritériumok és határértékek teljesülnek.
- (65) Annak érdekében, hogy a hulladékká vált járművek kezelése minőségileg tovább javuljon, [...] a bezúzott, hulladékká vált járművekből származó maradékhulladékok lerakása csak akkor engedélyezett, ha tartalmazznak nem inert hulladékot, és ha bizonyos határértékeket nem lépnek túl.
- (66) A hulladékká vált járművek veszélyes hulladéknak minősülnek, és nem vihetők ki nem OECD-országokba. A szennyezésmentesített, hulladékká vált járművek továbbra is kezelhetők az Unión kívül, amennyiben az ilyen szennyezésmentesített, hulladékká vált járművek szállítására az (EU) [...] 2024/1157 rendelettel összhangban kerül sor.
- (67) Amennyiben egy hulladékká vált járművet az Unióból harmadik országba szállítanak, az exportőrnek a rendeltetési ország illetékes hatósága által jóváhagyott igazoló dokumentumot kell bemutatnia, amely megerősíti, hogy a kezelési feltételek lényegében megegyeznek az e rendeletben foglalt követelményekkel és az egyéb uniós jogszabályokban meghatározott, az emberi egészség és a környezet védelmére vonatkozó követelményekkel, az (EU) [...] 2024/1157 rendelettel összhangban.

- (68) Annak érdekében, hogy a hulladékká vált járműveket környezeti szempontból fenntartható módon kezeljék, fontos egyértelmű információkkal rendelkezni a jármű státuszáról annak teljes élettartama során, különösen akkor, amikor a használt járműveket meg kell különböztetni a hulladékká vált járművektől. Különösen, az olyan járműtulajdonosnak, aki egy használt jármű tulajdonjogát az Unión belül vagy valamely harmadik országba át kívánja ruházni, [...] dokumentációval kell igazolnia, hogy a jármű nem hulladékká vált jármű. Ez a dokumentáció lehet vagy az I. melléklet szerinti értékelés (amely melléklet kritériumokat tartalmaz annak meghatározására, hogy egy jármű hulladékká vált járműnek minősül-e), vagy érvényes műszaki vizsgálati bizonyítvány. Az I. melléklet szerinti értékelést – az A. részben foglalt kötelező kritériumokkal és a B. részben szereplő indikatív kritériumokkal – lépcsőzetesen kell elvégezni. Amennyiben az A. részben foglalt egyik kötelező kritérium teljesül, a jármű hulladékká vált járműnek minősül. Ha az A. részben foglalt kritériumok nem alkalmazandók a szóban forgó járműre, a B. részben foglalt indikatív kritériumok alapján kell ellenőrizni. Amennyiben ezen indikatív kritériumok valamelyike alkalmazandó, további műszaki értékelésre van szükség annak megállapításához, hogy a jármű javítható-e a műszaki vizsgálati bizonyítvány megszerzése érdekében. Ha nem, akkor a szóban forgó járművet hulladékká vált járműnek kell tekinteni. Az I. melléklet C. részében azonban meg kell határozni azokat a kritériumokat, amelyek alapján mentességet lehet biztosítani a különleges kulturális jelentőséggel bíró olyan járművek számára, amelyek egyébként az A. vagy a B. rész szerint hulladékká vált járműnek minősülnének. Az I. melléklet szerinti értékelést független gépjárműipari szakértőnek kell elvégeznie, de a tagállamok döntenének arról, hogy az ilyen független gépjárműipari szakértők kinevezése milyen módon történjen. A független gépjárműipari szakértőknek olyan szakembereknek kell lenniük, akik szakismeretekkel rendelkeznek a gépjárműipari technológia, a javítás és a karbantartás, vagy a járművek értébecslése területén, és akiket abból a célból neveztek ki, hogy pártatlan szakvéleményt adjanak úgy, hogy ne álljon fel összeférhetetlenség az érintett felek viszonylatában. A járműtulajdonosokra nehezedő túlzott terhek elkerülése és elsősorban azon helyzet kezelése érdekében, amely a potenciálisan hulladékká vált járműnek minősülő járművek többségére jellemző, mentességet kell biztosítani a közlekedésre alkalmas műszaki állapotú járművek olyan személyek általi adásvétele tekintetében, akik nem gazdasági szereplők, és amely járművek tényleges adásvétele nem távollevők között kötött szerződések vagy online platformok útján történik. Ha az eladó és a vevő csak online folytat megbeszélést, de a tényleges adásvételre személyesen kerül sor, az ilyen adásvétel nem tekinthető távollevők között kötött szerződések vagy online platformok útján történő adásvételnek. Figyelembe véve a biztosítótársaságok sajátos szerepét a sérült járművekkel kapcsolatban, e biztosítótársaságokra külön rendelkezéseket kell alkalmazni annak biztosítása érdekében, hogy a műszaki vagy gazdasági szempontból totálkárosnak nyilvánított, hulladékká vált járművek engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe kerüljenek. [...] A műszaki és tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el a hulladékká vált járműként történő minősítésre vonatkozó kritériumokat megállapító I. melléklet A. részének, B. részének és C. része 1. szakasza 1. pontjának módosítása céljából.

- (69) Az „Út a szennyezőanyag-mentes levegő, víz és talaj felé” című uniós cselekvési terv³³ hangsúlyozta, hogy a Bizottságnak új intézkedéseket kell javasolnia az EU külső környezeti lábnyomának kezelésére a hulladékká vált járművek és a használt járművek kiviteléhez kapcsolódóan. Figyelembe véve, hogy a használt járművek kivitele az ENSZ Környezetvédelmi Programjában³⁴ foglaltak szerint jelentős környezeti és népegészségügyi kihívásokat támaszt, és hogy az Unió a használt járművek legnagyobb exportőre a világon, uniós szinten konkrét követelményeket kell megállapítani a használt járművek [Unióból történő] kivitelére vonatkozóan. A követelményeknek olyan objektív kritériumokon kell alapulniuk, amelyek szerint a használt jármű nem hulladékká vált jármű, és annak közlekedésre alkalmas műszaki állapotban kell lennie a 2014/45/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv³⁵ értelmében. Így biztosítani lehet, hogy csak az uniós utakon való közlekedésre alkalmas használt járműveket lehessen kivinni harmadik országba, csökkentve ezáltal annak a kockázatát, hogy a használt járművek Unióból történő kivitele hozzájáruljon a légszennyezéshez vagy a közúti balesetekhez harmadik országokban. Annak érdekében, hogy a vámhatóságok a kivitel során ellenőrizhessék e követelmények teljesülését, minden személy számára, aki használt járművet visz ki, elő kell írni, hogy a vámhatóságoknak megadja a járműazonosító számot és benyújtson egy nyilatkozatot, amelyben megerősíti, hogy a használt jármű nem hulladékká vált jármű, és közlekedésre alkalmas műszaki állapotúnak minősül. A különleges kulturális jelentőséggel bíró járművek számára megfelelő mentességet kell biztosítani oly módon, hogy az ne hátráltassa az automatizált vámeljáráásokat.

³³ COM(2021)400.

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

³⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 51. o.).

- (70) Fontos egy olyan mechanizmus létrehozása, amellyel hatékonyan ellenőrizhető, hogy a használt járművek megfelelnek-e a kivitelre vonatkozó követelményeknek, anélkül, hogy ez akadályozná a kereskedelmet az Unió és harmadik országok között. A Bizottságnak ezért létre kell hoznia egy elektronikus rendszert, amely lehetővé teszi a tagállami hatóságok számára, hogy valós időben információt cseréljenek a kivitelre szánt használt járművek járműazonosító száma és műszaki állapota tekintetében. A MOVE-HUB, tekintettel az Unióban nyilvántartásba vett járművekre vonatkozó információk járműnyilvántartó hatóságok közötti megosztásához kapcsolódó meglévő jellemzőire és funkcióira, a Bizottság által a tagállamok nemzeti elektronikus nyilvántartásainak összekapcsolása céljából kifejlesztett üzenetváltási platform. A platform jelenleg tárhelyszolgáltatást biztosít a közúti fuvarozási vállalkozások nyilvántartásainak összekapcsolása (ERRU), a vezetői engedélyek nyilvántartásai (RESPER), a hivatásos gépjárművezető-képzési nyilvántartások összekapcsolása (ProDriveNet), a közúti járműellenőrzés hibáinak bejelentése (RSI), valamint a tachográfkártyákról vezetett nyilvántartások összekapcsolása (TACHONET) számára. Ezért a MOVE-HUB funkcióit tovább kell bővíteni annak érdekében, hogy lehetővé váljon a kivitelre szánt használt járművek járműazonosító számával és műszaki állapotával kapcsolatos információk cseréje. Annak érdekében, hogy a vámhatóságok elektronikus úton és automatikusan ellenőrizhessék, hogy a kivitelre szánt használt jármű megfelel-e a kiviteli követelményeknek, a MOVE-HUB által működtetett elektronikus rendszert össze kell kapcsolni az uniós egyablakos vámügyintézési környezettel az (EU) 2022/2399 európai parlamenti és tanácsi rendelettel³⁶ összhangban. Az említett rendelet az adott vámalakiságoktól eltérő uniós alakiségra alkalmazandó automatizált ellenőrzések átfogó keretéről rendelkezik. Ezért e rendeletnek az ellenőrizendő fő elemeket kell meghatároznia, míg az ellenőrzés végrehajtásának technikai vonatkozásait az (EU) 2022/2399 rendelet határozná meg. A tagállamok közötti üzenetváltáshoz a MOVE-HUB-ot használnák. A MOVE-HUB elektronikus rendszerhez való csatlakozáshoz a tagállamok továbbra is használhatják saját alkalmazásaikat vagy harmadik felek alkalmazásait, beleértve az Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszert (EUCARIS).

³⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2399 rendelete (2022. november 23.) az európai uniós egyablakos vámügyintézési környezet létrehozásáról és a 952/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 317., 2022.12.9., 1. o.).

- (71) Annak érdekében, hogy egységesek legyen a kiviteli követelmények végrehajtásának feltételei, a Bizottságot végrehajtási hatáskörrel kell felruházni a szükséges elektronikus rendszerek kifejlesztése és nemzeti rendszerekkel való működőképessé tétele céljából.
- (72) A tagállamoknak együtt kell működniük egymással a használt járművek kivitelére vonatkozó követelmények hatékony végrehajtása és a kölcsönös segítségnyújtás érdekében. E segítségnyújtásnak ki kell terjednie a járművek kivitel előtti állapotának ellenőrzésére irányuló információcserére, beleértve a nyilvántartásba vételre vonatkozó információk megerősítését abban a tagállamban, ahol a járműveket korábban nyilvántartásba vették. Az együttműködésnek magában kell foglalnia többek között a releváns dokumentumokhoz és információkhoz, többek között az ellenőrzések során tett megállapításokhoz való hozzáférés biztosítását, a megkeresett hatóságra irányadó alkalmazandó adatvédelmi szabályok betartása mellett. Ezen túlmenően az átfogó együttműködés érdekében a tagállamok illetékes hatóságainak együtt kell működniük harmadik országok hatóságaival is.
- (73) Fontos, hogy a vámhatóságok ellenőrizhessék a kivitelre szánt használt járműveket a 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel³⁷ összhangban. Az Uniót elhagyó használt járművek jelentős részét olyan országokba szánják, ahol behozatali követelményeket állapítottak meg vagy állapíthatnak meg, így például a jármű korával vagy kibocsátásával kapcsolatos követelményeket. Fontos, hogy a vámhatóságok az uniós egyablakos vámügyintézési környezeten keresztül képesek legyenek arra, hogy elektronikus úton és automatikusan ellenőrizzék, hogy a kivitelre szánt használt jármű megfelel-e ezeknek a követelményeknek, amennyiben az érintett harmadik országok hivatalosan tájékoztatják a Bizottságot ezekről a követelményekről. A környezet és a közúti közlekedésbiztonság harmadik országokban való védelme érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e követelmények megállapítása céljából.

³⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 952/2013/EU rendelete (2013. október 9.) az Uniós Vámkódex létrehozásáról (HL L 269., 2013.10.10., 1. o.).

- (74) Azon kockázat elkerülése érdekében, hogy a járműveket a járműazonosító számot és a jármű műszaki alkalmasságát feltüntető szükséges okmányok nélkül viszik ki, illetve hogy a kiviteli követelményeknek való meg nem felelést csak akkor észlelik, amikor a jármű már elhagyta az Uniót, nem engedhető meg a 952/2013/EU rendeletben meghatározott, [...] a nyilatkozattevő nyilvántartásába történő bejegyzés és az önértékelés alkalmazása. Ezek az eljárások megakadályoznák a vámhatóságokat abban, hogy valós idejű ellenőrzéseket végezzenek az uniós egyablakos vámügyintézési környezetben keresztül, ez pedig növelné a használt járművek kivitelére vonatkozó uniós szabályok megsértésének kockázatát.
- (75) A 2000/53/EK irányelv értékelése során a Bizottság az irányelv egyik hiányosságaként állapította meg azt, hogy nincsenek a kötelező ellenőrzésekre vonatkozó követelmények. Ezért e rendeletnek bizonyos kötelezettségeket kell előírnia a tagállamok számára a hulladékká vált járművek gyűjtéséhez, kezeléséhez és kiviteléhez kapcsolódó jogellenes tevékenységek felderítésével kapcsolatban, továbbá minimumkövetelményeket kell meghatároznia az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények és a gyűjtőhelyek ellenőrzésének gyakoriságára és alkalmazási körére, [...] valamint az ilyen ellenőrzések hatálya alá tartozó létesítmények jellemzőire vonatkozóan. Ez védené az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények versenyképességét az illegális szereplőkkel szemben, és biztosítaná az engedélyek feltételeinek, továbbá a hulladékká vált járművek gyűjtésére és kezelésére vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelést.
- (76) Az ellenőrzéseknek ki kell terjedniük a használt járművek kivitelére és a hulladékká vált járművek kezelésére vonatkozó rendelkezések betartására. Az [...] ellenőrizendő szervezetek teljes számát – beleértve az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeket és a gyűjtőhelyeket, valamint a jogellenes tevékenységek felderítésére irányuló stratégiák alapján ellenőrzés alá vont gazdasági szereplőket – minden évben [...] úgy kell kiszámítani, hogy az kiterjedjen az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények és [...] a gyűjtőhelyek legalább 10 %-ára. [...] Más létesítményeket és gazdasági szereplőket is ellenőrizni kell, ha előfordulhat, hogy hulladékká vált járműveket kezelnek, vagy használt alkatrészeket és alkotóelemeket értékesítenek. Hangsúlyozni kell, hogy az e rendelet alapján végzett ellenőrzések a hulladékká vált járművek szállításával kapcsolatos ellenőrzések kiegészítéseként értendők, amelyek átfogó szabályozását az [...] (EU) 2024/1157 rendelet tartalmazza.

- (77) A tagállamoknak nemzeti és nemzetközi szintű együttműködési mechanizmusokat kell létrehozniuk az ellenőrzések hatékony elvégzése érdekében. Ezeknek a mechanizmusoknak lehetővé kell tenniük a gépjármű-nyilvántartási adatok cseréjét, amire szükség van a járművek nyomon követéséhez és annak ellenőrzéséhez, hogy azokat megfelelően kezelték-e az életciklusuk végén.
- (78) A tagállamoknak minden szükséges végrehajtási intézkedést meg kell tenniük a hulladékká vált járművek jogellenes kezelésével szembeni fellépés jegyében, az ilyen tevékenységekből eredő, a környezetet vagy az emberi egészséget érintő károk megelőzése érdekében. Ezért szankciókkal kell sújtani minden olyan létesítményt vagy vállalkozást, amely érvényes engedély nélkül vagy az engedélyben meghatározott feltételek vagy követelmények megszegésével kezel hulladékká vált járműveket. Az e rendeletnek való hatékony megfelelés biztosítása érdekében a tagállamoknak egyéb intézkedéseket is fontolóra kell venniük, például az engedély visszavonását vagy az adott gazdasági szereplő működésének felfüggesztését.
- (79) A tagállamoknak meg kell állapítaniuk az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és biztosítaniuk kell e szabályok végrehajtását. A szankciókat különösen a használt járművek kivételére, a hulladékká vált járművek engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe vagy gyűjtőhelyekre történő szállítására, valamint a használt, újragyártott vagy felújított alkatrészek és alkotóelemek kereskedelmére vonatkozó rendelkezések megsértése tekintetében kell megállapítani. Az előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

- (80) Jelentéstételi kötelezettségeket kell megállapítani az uniós jogszabályok megfelelő végrehajtásának, nyomon követésének és értékelésének biztosításához, valamint ahhoz, hogy a piacok naprakész átláthatósági információkhoz jussanak. A helyes és érvényes adatok elengedhetetlenek ahhoz, hogy a Bizottság fel tudja mérni, hogy a rendeletben előírt intézkedések megfelelően működnek-e, és szükség esetén további kiigazításokat javasoljon a hulladékká vált járművek környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelésének biztosítása, illetve a rendelet végrehajtásának egyszerűsítése érdekében. A jelentéstételhez kapcsolódó terhek korlátozása érdekében csak az e rendelet végrehajtásához nélkülözhetetlen adatokat kell bejelenteni, és a jelentéstételt digitális eszközökkel elő kell segíteni. Ezen elemek alapján meg kell határozni, hogy melyek azok az adatok, amelyeket a gazdasági szereplőknek be kell jelenteniük az illetékes hatóságok felé, illetve a tagállamoknak a Bizottság felé. Annak érdekében, hogy egységesek legyenek a jelentéstételi követelmények végrehajtásának feltételei, a Bizottságot végrehajtási hatáskörrel kell felruházni. A 2005/293/EK bizottsági határozat³⁸ helyébe lépő végrehajtási jogi aktusokban továbbá módszertant kell meghatározni annak kiszámításához és ellenőrzéséhez, hogy teljesülnek-e az újrahasználati, újrafeldolgozási és hasznosítási célértékek.
- (81) A tagállamok illetékes hatóságai fontos szerepet játszanak az e rendeletben megállapított, a hulladékká vált járművek gyűjtésével és kezelésével kapcsolatos kötelezettségek betartásának ellenőrzésében, ami magában foglalja a járművek hollétének e hatóságok általi hatékonyabb nyomon követését és a hulladékká vált járművekkel kapcsolatos illegális tevékenységek elleni küzdelmet. A tagállamoknak ezért elő kell írniuk, hogy a hulladékgazdálkodási szolgáltatók és más érintett gazdasági szereplők olyan adatokat bocsássanak az illetékes hatóságok rendelkezésére, amelyek révén hatékonyabban ellenőrizhető, hogy a hulladékká vált járművek gyűjtésére és kezelésére vonatkozó rendelkezéseket hogyan hajtják végre.

³⁸ A Bizottság 2005/293/EK határozata (2005. április 1.) az elhasználódott járművekről szóló 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben meghatározott, az újrahasználat/hasznosítás és újrahasználat/visszanyerés céljainak ellenőrzését szolgáló részletes szabályok megállapításáról (HL L 94., 2005.4.13., 30. o.).

- (82) Az e rendelettel a Bizottságra ruházott végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel³⁹ összhangban kell gyakorolni.
- (83) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok e rendelet szerinti elfogadásakor különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak⁴⁰ megfelelően kerüljön sor, amely szerint a tagállami szakértőkkel kellő időben konzultálni kell valamennyi felhatalmazáson alapuló jogi aktus Bizottság szolgálatai által készített tervezetéről. A tagállami szakértők számára úgy kell rendelkezésre bocsátani a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tervezetét, a tervezett napirendet, és minden más releváns dokumentumot, hogy elegendő idejük legyen a felkészülésre. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó bizottsági szakértői csoportok ülésein.
- (84) Az (EU) 2019/1020 rendelet II. mellékletét, amely a szankciókra vonatkozó rendelkezéseket nem tartalmazó uniós harmonizációs jogszabályokat sorolja fel, módosítani kell a 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelvnek a listáról való törlése érdekében, mivel a jelenlegi rendeletnek tartalmaznia kell szankciókra vonatkozó rendelkezéseket is.
- (85) Biztosítani kell, hogy az EU-típusjóváhagyási eljárás során ellenőrizték e rendelet típusjóváhagyással kapcsolatos rendelkezéseinek és követelményeinek a betartását. Az (EU) 2018/858 rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

³⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

⁴⁰ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (86) Megállapítást nyert, hogy a hiányzó járművek jelentik az egyik legjelentősebb problémát a 2000/53/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban. A járművek nyilvántartási státuszára vonatkozó információk tagállamok közötti valós idejű cseréjét lehetővé tevő hatékony rendszer hiánya akadályozza a nyomonkövethetőséget, és minden bizonnyal ez az egyik oka a „hiányzó járművek” nagy számának az Unióban. Ezt orvosolandó a Bizottság [...] javaslatot tett a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról szóló 1999/37/EK tanácsi irányelv⁴¹ felülvizsgálatára⁴²[...]. E felülvizsgálat nyomán várhatóan elő kell írni a tagállamok számára, hogy a területükön nyilvántartásba vett járművek esetében elektronikusan rögzítsék azokat az adatokat, amelyek lehetővé teszik a jármű forgalomban való részvételi jogának törlését megalapozó okok megfelelő dokumentálását, különösen akkor, ha a járművet mint hulladékká vált járművet engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben kezelték, egy másik tagállamban újból nyilvántartásba vették, az Unión kívüli harmadik országba exportálták, vagy ha ellopták. Ezen túlmenően a nyilvántartásból ideiglenesen törölt járművek illegális bontásának vagy kivitelének megakadályozása érdekében a járműtulajdonosokat kötelezni kell arra, hogy haladéktalanul jelentsék be a tulajdonjogukkal kapcsolatban bekövetkezett változásokat a nemzeti járműnyilvántartó hatóságnak. Ezek a módosítások a tagállamokra vonatkozóan megállapított azon követelmények kiegészítésének tekintendők, melyek szerint a területükön nyilvántartásba vett valamennyi jármű adatait elektronikus úton rögzíteni kell, és ezekre a követelményekre épülnek.

⁴¹ A Tanács 1999/37/EK irányelve (1999. április 29.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról (HL L 138., 1999.6.1., 57. o.).

⁴² Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a járműforgalmi-engedélyekről és a nemzeti járműnyilvántartásokban rögzített gépjármű-nyilvántartási adatokról, valamint az 1999/37/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, COM/2025/179 final.

- (87) Tekintettel a magas szintű környezetvédelem biztosításának és a tudományos fejlődés figyelembevételének szükségességére, helyénvaló, hogy a Bizottság nyújtson be jelentést az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról, valamint az egységes piac működésére és a környezetre gyakorolt hatásáról. Helyénvaló, hogy a Bizottság a jelentésében értékelje azokat a rendelkezéseket, amelyek az új járművek tervezésére, ezen belül az újrahasználatossági, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági célértékekre, a hulladékká vált járművek kezelésére, ezen belül az újrafeldolgozási célértékekre, valamint a szankciókra vonatkoznak, továbbá értékelnie kell, hogy szükséges-e és megvalósítható-e e rendelet hatályának kiterjesztése [...] az L kategóriájú járművekre, a nehézgépjárművekre és azok pótkocsijaira, vagy a járműnek a többlepcsős típusjóváahagyás keretében jóváahagyott más részeire. Ennek az értékelésnek a hulladékká vált járművek kezelésével kapcsolatos szempontok mellett ki kell térnie a tervezési követelmények meghatározásának relevanciájára és hozzáadott értékére is. Helyénvaló, hogy a Bizottság vizsgálja felül a járművek bioalapúműanyag-tartalmának technológiai fejlettségét és környezeti teljesítményét is, és adott esetben jogalkotási javaslatot kell előterjesztenie a vonatkozó célértékek meghatározása céljából.
- (88) A Bizottság jelentésének tartalmaznia kell továbbá a járművekben jelen lévő, aggodalomra okot adó anyagokkal kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozó intézkedések értékelését, valamint azt, hogy javítani kell-e az ilyen anyagok nyomonkövethetőségét. Értékelnie kell azt is, hogy szükség van-e olyan intézkedések bevezetésére, amelyek a járművek életciklus végi kezelését esetlegesen befolyásoló anyagokra irányulnak, az (EU) 2024/1781 rendelettel [...] való nagyobb összhang megteremtése érdekében.
- (89) Elegendő időt kell biztosítani a gazdasági szereplők számára ahhoz, hogy eleget tegyenek az e rendeletből fakadó kötelezettségeiknek, valamint a tagállamoknak az e rendelet alkalmazásához szükséges közigazgatási infrastruktúra létrehozásához. E rendelet alkalmazását ennél fogva el kell halasztani.

- (90) A 2000/53/EK irányelv hatályon kívül helyezését el kell halasztani annak érdekében, hogy a tagállamok meghozhassák a gyűjtőrendszerek létrehozásához szükséges közigazgatási intézkedéseket, és ugyanakkor megőrizhessék a folytonosságot a gazdasági szereplők és a hulladékgazdálkodási szolgáltatók számára.
- (91) Ez a rendelet nem módosítja sem a 2000/53/EK irányelvben az ólom, a higany, a kadmium és a hat vegyértékű króm járművekben való használatát érintő korlátozásokra vonatkozóan megállapított szabályokat, sem az e korlátozások alóli mentességeket. Ugyanakkor egyértelműbb szabályokat állapít meg arra vonatkozóan, hogy a típusjóváhagyási eljárás során hogyan kell ellenőrizni e korlátozásoknak, valamint az egyéb körforgásossági követelményeknek való megfelelést. Annak érdekében, hogy a gyártóknak elegendő idejük legyen az említett szabályok teljesítésére, azok alkalmazását el kell halasztani. Ezért a 2000/53/EK irányelv azon rendelkezéseinek, amelyek az ólom, a higany, a kadmium és a hat vegyértékű króm használatát érintő korlátozásokra vonatkoznak, hatályban kell maradniuk mindaddig, amíg az említett szabályok alkalmazhatóvá nem válnak, a folytonosság biztosítása és annak garantálása érdekében, hogy az uniós piacon forgalomba hozott járművek ne tartalmazzanak ilyen anyagokat az említett irányelvben előírtakon kívüli más esetekben.
- (92) Ez a rendelet továbbá a 2000/53/EK irányelvben foglaltaknál egyértelműbb rendelkezéseket tartalmaz a kiterjesztett gyártói felelősségre vonatkozóan. Mivel az ilyen rendszerek, valamint a gyártók és a gyártói felelősségi szervezetek felhatalmazására vonatkozó szükséges nemzeti rendelkezések kidolgozásához bizonyos időre van szükség, e rendelkezések alkalmazását el kell halasztani. A 2000/53/EK irányelv megfelelő rendelkezéseinek mindaddig hatályban kell maradniuk, amíg e rendelkezések alkalmazhatóvá nem válnak, annak érdekében, hogy biztosítva legyen a folytonosság a hulladékká vált járművek gyűjtési költségeinek a gyártók általi finanszírozása tekintetében.
- (93) Ez a rendelet új követelményeket tartalmaz a hulladékká vált járművek kezelésére, ezen belül pedig az alkatrészek és alkotóelemek eltávolítására vonatkozóan is, azok újrahasználatának, újragyártásának vagy felújításának ösztönzése, valamint az újrafeldolgozási eljárások javítása céljából. A hulladékgazdálkodási szolgáltatóknak időre van szükségük az új követelményekhez való alkalmazkodáshoz, ezért azok alkalmazását el kell halasztani. A 2000/53/EK irányelv megfelelő rendelkezéseinek hatályban kell maradniuk mindaddig, amíg ezek a követelmények alkalmazhatóvá nem válnak, annak érdekében, hogy biztosítva legyen a hulladékká vált járművek kezelésének folytonossága.
- (94) A 2000/53/EK irányelv szerinti jelentéstételi kötelezettségeknek és a kapcsolódó, a Bizottság részére történő adattovábbításra vonatkozó kötelezettségeknek egy ideig hatályban kell maradniuk a folytonosság biztosítása érdekében, amíg a Bizottság e rendelet alapján el nem fogadja az új számítási szabályokat és jelentéstételi formátumokat.

- (95) Az [...]L_{1e}–L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ és O kategóriájú járművekre vonatkozó összes rendelkezés alkalmazását el kell halasztani annak érdekében, hogy a gazdasági szereplőknek elegendő idejük legyen az új követelmények teljesítésére. Ez különösen fontos az ilyen járművek szennyezésmentesítésére és további kezelésére alkalmas, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekre vonatkozó engedélyek tekintetében.
- (96) Az egyértelműség, az észszerűség és az egyszerűsítés érdekében, mivel a gépjárművek újrahasználatosság, újrafeldolgozhatóság és hasznosíthatóság tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó összes szabályt ez a rendelet tartalmazza, a 2005/[...]64/EK irányelv hatályon kívül helyezését el kell halasztani. Így elegendő idő áll rendelkezésre a gyártók számára annak biztosításához, hogy az általuk tervezett és gyártott járműtípusok megfeleljenek a körforgásossági követelményeknek, valamint a jóváhagyó hatóságok számára az új szabályok végrehajtásához.
- (97) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen az egységes piac működéséhez való hozzájárulást, a hulladékká vált járművek kezeléséből eredő káros hatások megelőzését és csökkentését, valamint az emberi egészség és a környezet magas szintű védelmének a biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a harmonizáció szükségessége miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(98) Az Egyesült Királyság 2020. február 1-jén kilépett az Európai Unióból. Egyrészt az Európai Unió és az Európai Atomenergia-közösség, másrészt az Egyesült Királyság megkötötte a kilépésről rendelkező megállapodást⁴⁴, amelyet a 2020. január 30-i (EU) 2020/135 tanácsi határozattal⁴⁵ jóváhagytak, és amely 2020. február 1-jén hatályba lépett. A kilépésről rendelkező megállapodás átmeneti időszakot ír elő, amely 2020. december 31-én véget ért. Az átmeneti időszak végén az uniós jog alkalmazása megszűnt az Egyesült Királyságra nézve, ugyanakkor alkalmazandóvá vált az Írországról/Észak-Írországról szóló jegyzőkönyv – az ún. Windsori Keretmegállapodás⁴⁶ –, amely szerves részét képezi a kilépésről rendelkező megállapodásnak. A Windsori Keretmegállapodás 5. cikkének (4) bekezdésével és a Windsori Keretmegállapodás 2. mellékletének 9. pontjával összhangban a 2005/64/EK irányelv, valamint az e jogi aktust végrehajtó, módosító vagy felváltó uniós jogi aktusok Észak-Írország tekintetében alkalmazandók az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban. Ez a rendelet felváltja a 2005/64/EK irányelvet, ennél fogva alkalmazandó lesz Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban. Tekintettel a Windsori Keretmegállapodás hatályára, helyénvaló ezért kikötni, hogy e rendelet egyes rendelkezései Észak-Írország tekintetében nem alkalmazandók az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

⁴⁴ Megállapodás Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről (HL L 29., 2020.1.31., 7. o.).

⁴⁵ A Tanács (EU) 2020/135 határozata (2020. január 30.) a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodás megkötéséről (HL L 29., 2020.1.31., 1. o.).

⁴⁶ Az Uniónak és az Egyesült Királyságnak a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodással létrehozott vegyes bizottságban tett 1/2023 együttes nyilatkozata (2023. március 24.) (HL L 102., 2023.4.17., 87. o.).

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet körforgásossági követelményeket állapít meg a járművek tervezésére és gyártására vonatkozóan az újrahasználatosság, az újrafeldolgozhatóság és a hasznosíthatóság, valamint az újrafeldolgozott tartalom felhasználása tekintetében, amelyeket a járművek típusjóváahagyása során ellenőrizni kell, továbbá a járművekben lévő alkatrészekkel, alkotóelemekkel és anyagokkal kapcsolatos tájékoztatási és jelölési követelményeket határoz meg. Követelményeket állapít meg ezenkívül a kiterjesztett gyártói felelősségre, a hulladékká vált járművek gyűjtésére és kezelésére, valamint a használt járműveknek az Unióból harmadik országokba történő kivitelére vonatkozóan.

2. cikk

Hatály

(1) E rendelet a következőkre alkalmazandó:

- a) az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontjában és b) pontjának i. alpontjában meghatározott M1 és N1 kategóriájú járművek és hulladékká vált járművek;

a1) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikke 31. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű járműveknek minősülő M₁ és N₁ kategóriájú járművek és hulladékká vált járművek, az újrahasználati, újrafeldolgozási és hasznosítási célértékekről szóló 34. cikk kivételével;

- b) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 60 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdésében meghatározott M₂, M₃, N₂, N₃ és O kategóriájú járművek és hulladékká vált járművek;
- c) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 60 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének c)–g) pontjában meghatározott L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} és L_{7e} kategóriájú járművek és hulladékká vált járművek.
- d) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 60 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikke 31. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű járműveknek minősülő M₂, M₃, N₂, N₃ és O kategóriájú járművek és hulladékká vált járművek, a (4) bekezdésben felsorolt cikkek és a 9. cikk kivételével;

(2) E rendelet nem alkalmazandó a következőkre:

[...]

[...]

- c) kis sorozatban gyártott járművek az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 30. pontjában foglalt meghatározás szerint;
- d) muzeális jellegű járművek a 2014/45/EU irányelv 3. cikkének 7. pontjában foglalt meghatározás szerint;
- e) kis sorozatú gyártó által gyártott különleges rendeltetésű járművek az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 31. pontjában foglalt meghatározás szerint; kis sorozatú gyártó által gyártott járművek olyan részei, amelyeket az alapjárműtől elkülönülten, többlépcsős típusjóváahagyás keretében hagytak jóvá, valamint az említett rendelet I. mellékletének 5.6. pontjában említett lakókocsik.

(3) Az (1) bekezdés b) pontjától eltérve, a következő rendelkezések nem alkalmazandók az M₂, M₃, N₂, N₃ és O kategóriájú járművekre és hulladékká vált járművekre:

- a) 4. cikk a járművek újrahasználatosságáról, újrafeldolgozhatóságáról és hasznosíthatóságáról;
- b) 5. cikk a járművekben használt anyagokra vonatkozó követelményekről;
- c) 6. cikk a járművekben lévő minimális újrafeldolgozott tartalomról;
- [...][...][...]
- g) 10. cikk a járművekben lévő újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó nyilatkozatról;
- h) a 12. cikk (1) bekezdése a járművekben lévő alkatrészek, alkotóelemek és anyagok megjelöléséről;
- i) 13. cikk a digitális körforgásossági járműútlevélről;
- j) 21. cikk a díjak modulációjáról;
- k) 22. cikk a más tagállamban hulladékká váló járművek tekintetében létrehozott költségmegosztási mechanizmusról;
- [...] [...] [...] [...] [...]
- q) 34. cikk az újrahasználati, újrafeldolgozási és hasznosítási célértékekről;
- [...]
- s) a 36. cikk (2) bekezdése a hulladékká vált járművek szállításáról.

(4) Az (1) bekezdés c) pontjától eltérve, a következő rendelkezések nem alkalmazandók az L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} és L_{7e} kategóriájú járművekre és hulladékká vált járművekre:

a) a (3) bekezdésben felsorolt cikkek;

a1) 37a. cikk az illetékes hatóságról;

b) 38. cikk a használt járművek kivitelére vonatkozó ellenőrzésekről és követelményekről;

c) 39. cikk a járműazonosító szám és a jármű státuszára vonatkozó információk automatizált ellenőrzéséről;

d) 40. cikk a kockázatkezelésről és a vámellenőrzésről;

e) 41. cikk a felfüggesztésről;

f) 42. cikk a kivitelre bocsátásról;

g) 43. cikk a kivitelre bocsátás megtagadásáról;

h) 44. cikk a hatóságok közötti együttműködésről és információcseréről;

i) 45. cikk az elektronikus rendszerekről;

j) A tagállamok mentesíthetik az L_{1e}, L_{2e} és L_{6e} kategóriákat a 23. cikk (5) bekezdése, a 25. cikk és a 37. cikk szerinti kötelezettségek alól.

(5) [...]

(6) Az (1) bekezdés [...] c)/[...] d) és e) pontjától eltérve, a 7., 8., 9., 16., [...], [...], 27., 30. és 46–49. cikk a következő módosításokkal alkalmazandó az L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃, O kategóriájú járművekre és hulladékká vált járművekre, valamint az [...] M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú különleges rendeltetésű járművekre:

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

a) a 7. cikk csak a VII. melléklet C. részének 1a., 2., 3., 5., 8. és 9. bejegyzése tekintetében alkalmazandó;

- b) a 8. cikk csak az ilyen járműkategóriákra vonatkozó kötelezettségek tekintetében alkalmazandó.
- c) a 9. cikket – amennyiben az ilyen járműkategóriákra alkalmazandó – csak a IV. melléklet A. részének 5–7. bekezdése tekintetében kell alkalmazni;
- d) a 16. cikk b) pontját nem kell alkalmazni;
- e) a 27. cikk a (2) bekezdésének e) pontja kivételével alkalmazandó;
- f) a 30. cikk csak a VII. melléklet C. részének 1a., 1b., 2., 3., 5., 8. és 9. bejegyzése tekintetében alkalmazandó;
- g) a 46–49. cikk csak az ilyen járműkategóriákkal kapcsolatos jelentéstétel, illetve az azokra vonatkozó kötelezettségek érvényesítése tekintetében alkalmazandó.

3. cikk

Fogalommeghatározások

(1) E rendelet alkalmazásában:

1. „jármű”: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 15. pontjában meghatározott vagy a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének c)–g) pontjában felsorolt bármely jármű;
2. „hulladékká vált jármű”: olyan jármű, amely a 2008/98/EK irányelv 3. cikkének 1. pontjában foglalt meghatározás szerint hulladéknak minősül, vagy [...] amely az I. melléklet [...] szerint hulladéknak minősül;
3. „járműtípus”: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 32. pontjában meghatározott bármely járműtípus vagy a 168/2013/EU rendelet 3. cikkének 73. pontjában meghatározott járműtípus;
4. „újrahasználhatóság”: hulladékká vált járműből származó alkatrészek vagy alkotóelemek újrahasználatának lehetősége;
5. „újrahasználat”: olyan művelet, amelynek révén a hulladékká vált járművek alkatrészeit vagy alkotóelemeit újból ugyanarra a célra használják, amelyre eredetileg szolgáltak;

6. „újrafeldolgozhatóság”: hulladékká vált járműből származó alkatrészek, alkotóelemek vagy anyagok újrafeldolgozásának lehetősége;
7. „hasznosíthatóság”: hulladékká vált járműből származó alkatrészek, alkotóelemek vagy anyagok hasznosításának lehetősége;
8. „beszállító”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely alkatrészeket, alkotóelemeket vagy anyagokat szállít egy gyártónak, amely azokat járművek gyártásához használja fel;
9. „műanyag”: az 1907/2006/EK rendelet 3. cikkének 5. pontja értelmében vett polimer, amelyhez esetleg adalékanyagokat vagy egyéb anyagokat adtak, és amely a késztermék fő szerkezeti alkotóelemeiként funkcionálhat, kivéve a kémiaiilag nem módosított természetes polimereket;
10. „kritikus fontosságú nyersanyagok”: az (EU) 2024/1252 [...] rendelet **4.** [...] cikke [...] **(1) bekezdésének értelmében vett** kritikus fontosságú nyersanyagok;
11. „fogyasztói hulladék”: olyan termékekből származó hulladék [...], amelyeket valamely harmadik országban kereskedelmi tevékenység keretében – akár ellenérték fejében, akár ingyenesen – forgalomba hoztak, vagy értékesítés, fogyasztás vagy használat céljára rendelkezésre bocsátottak;
12. „eltávolítás”: kézzel vagy géppel végzett kezelés, vegyi kezelés, hőkezelés vagy kohászati kezelés, amelynek eredményeként a hulladékká vált jármű alkatrészei, alkotóelemei vagy anyagai célirányosan külön kimeneti anyagáramként vagy kimeneti anyagáram részeként azonosíthatók;
13. „elektromos meghajtású motor”: olyan villanymotor, amely a bemeneti elektromos teljesítményt kimenő mechanikai teljesítménnyé alakítja át a jármű meghajtása érdekében;
14. „elektromosjármű-elem, illetve -akkumulátor”: az (EU) 2023/1542 [...] rendelet 3. cikkének 14. pontjában meghatározott elektromosjármű-elem, illetve akkumulátor;
15. „engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény”: olyan létesítmény vagy vállalkozás, amely a 2008/98/EK irányelvvel és e rendelettel összhangban engedéllyel rendelkezik hulladékká vált járművek gyűjtésére, tárolására és kezelésére;

16. „kezelés”: minden olyan tevékenység, amely az után következik, hogy a hulladékká vált járművet átadták a hulladékkezelő létesítmény számára szennyezésmentesítés, bontás, tömörítés, darabolás, bezúzás, hasznosítás vagy a zúzalék ártalmatlanítása [...] előtti előkészítés céljából, valamint minden egyéb olyan művelet, amelyet a hulladékká vált jármű, valamint alkatrészei, alkotóelemei és anyagai hasznosítása vagy ártalmatlanítása céljából végeznek;
17. „zúzás”: hulladékká vált járművek kis darabokra való felszabdolására vagy felaprítására szolgáló bármely művelet;
18. „javítási és karbantartási szolgáltató”: bármely természetes vagy jogi személy, aki vagy amely saját szakmája, üzleti tevékenysége vagy foglalkozása körében javítási vagy karbantartási szolgáltatásokat nyújt, akár a gyártóktól függetlenül, akár a tőlük kapott felhatalmazás alapján;
19. „forgalomba hozatal”: a jármű első alkalommal történő forgalmazása az Unióban;
20. „forgalmazás”: a jármű kereskedelmi tevékenység keretében történő rendelkezésre bocsátása a piacon értékesítés vagy felhasználás céljából, akár ellenérték fejében, akár ingyenesen;
21. „hulladékgazdálkodási szolgáltató”: bármely természetes vagy jogi személy, aki vagy amely üzletszerűen foglalkozik hulladékká vált járművek gyűjtésével vagy kezelésével;
22. „gyártó”: bármely gyártó, importőr vagy forgalmazó, amely az alkalmazott értékesítési módszertől függetlenül – ideértve a 2011/83/EU irányelv 2. cikkének 7. pontjában meghatározott, távollevők között kötött szerződéseket is – első alkalommal bocsát rendelkezésre egy járművet üzletszerűen valamely tagállam területén forgalmazás vagy felhasználás céljából;
23. „gyártói felelősségi szervezet”: olyan jogi személy, amely pénzügyi, illetve pénzügyi és működési szempontból több gyártó nevében megszervezi a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek teljesítését;

24. „a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében felhatalmazott [...] képviselő”: olyan természetes vagy jogi személy, aki vagy amely olyan tagállamban telepedett le, [...] amely nem a gyártó székhelye szerinti tagállam, és akit vagy amelyet a gyártó a 2008/98/EK irányelv 8a. cikke (5) bekezdésének harmadik albekezdésével összhangban kijelölt a gyártó e rendelet IV. fejezete szerinti kötelezettségeinek teljesítésére;
25. „másodlagos nyersanyagok”: olyan anyagok, amelyeket újrafeldolgozási eljárások során nyertek, és amelyek helyettesíthetik az elsődleges nyersanyagokat;
26. „járműtulajdonos”: a jármű tulajdonjogával rendelkező természetes vagy jogi személy [...], vagy a jármű üzemben tartója, ha a tulajdonos nem azonosítható;
27. „zúzalékkezelési technológia”: a hulladékká vált járművekből származó anyagok további hasznosítás céljából történő, a járművek bezúzása utáni feldolgozására szolgáló módszerek és technológiák a VII. melléklet G. részének 2. pontjának megfelelően;
28. „újragyártás”: olyan [...] szakmai tevékenység, amely révén új alkatrészt vagy alkotóelemet gyártanak olyan alkatrészekből vagy alkotóelemekből, amelyeket járművekből [...] távolítottak el, és amely révén [...] legalább egy olyan változtatást eszközölnek, amely lényegesen befolyásolja [...] az alkatrész vagy alkotóelem biztonságosságát, teljesítményét, rendeltetését vagy típusát;
29. „felújítás”: a járművekből [...] eltávolított alkatrészek vagy alkotóelemek előkészítése, tisztítása, tesztelése, szervizelése és szükség esetén javítása érdekében végzett tevékenységek, melyek célja azok [...] teljesítményének vagy működőképességének a helyreállítása a tervezési szakaszban eredetileg tervezett, az adott alkatrész vagy alkotóelem [...] forgalomba hozatalának időpontjában érvényes [...] rendeltetésszerű felhasználás körén és teljesítménytartományon belül;
30. [...] ⁴⁷[...]
31. [...] ⁴⁸[...]
32. „nem inert hulladék”: olyan hulladék, amely nem felel meg az 1999/31/EK tanácsi irányelv⁴⁹ 2. cikkének e) pontjában az „inert hulladék” fogalom meghatározásában foglalt feltételeknek;

⁴⁷ [...]

⁴⁸ [...]

⁴⁹ A Tanács 1999/31/EK irányelve (1999. április 26.) a hulladéklerakókról (HL L 182., 1999.7.16., 1. o.).

33. „használt jármű”: olyan jármű, amelyet valamely tagállamban vagy bármely más országban nyilvántartásba vettek, és amely nem hulladékká vált jármű;
34. „kivitelre szánt használt jármű”: a 952/2013/EU rendelet 269. cikkében meghatározott vám eljárás alá vonandó használt jármű;
35. „gazdasági szereplők”: gyártók, [...], járműbiztosítók, beszállítók, javítási és karbantartási szolgáltatók, hulladékgazdálkodási szolgáltatók, valamint bármely egyéb, járművek tervezésében, használt járművek kereskedelmében, valamint járművekből származó alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatában, újragyártásában és felújításában részt vevő szereplő;
36. „közlekedésre alkalmas műszaki állapotú jármű”: a 2014/45/EU irányelv 5. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontjával, 5. cikkének (4) bekezdésével, valamint 8. cikkével összhangban közlekedésre alkalmas műszaki állapotban lévő jármű;
37. „gazdasági totálkár”: a járműben keletkezett olyan mértékű veszteség vagy kár, hogy a javítás költsége meghaladja annak piaci értékét vagy azt az értéket, amelyre a járművet biztosították;
38. „műszaki totálkár”: a jármű súlyos károsodása vagy teljes megsemmisülése, amely olyan mértékű, hogy a jármű javíthatatlan;
39. „gyűjtőhely”: az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménytől eltérő olyan gazdasági szereplő, amely hulladékká vált járműveket tárol ideiglenesen, és az összegyűjtött hulladékká vált járműveket előkészíti, hogy azokat kezelés céljából egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe szállítsák;
40. „bioalapú műanyagok”: biológiai erőforrásokból – így például biomassza-alapanyagból, szerves hulladékból vagy melléktermékekből – készült műanyagok. A bioalapú műanyagok lehetnek [...] biológiailag lebomló vagy nem lebomló műanyagok.

(2) Az (1) bekezdésben foglalt fogalom meghatározásokon felül a következő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni:

- a) „hulladék”, „hulladékolajok”, „hulladékbirtokos”, „hulladékgazdálkodás”, „gyűjtés”, „megelőzés”, „újrafeldolgozás”, „hasznosítás”, „feltöltés”, „ártalmatlanítás” és „kiterjesztett gyártói felelősségi rendszer”, a 2008/98/EK irányelv 3. cikkének 1., 3., 6., 9., 10., 12., 15., 17., 17a., 19. és 21. pontjában meghatározottak szerint;

- b) „típusjóváhagyás”, „töblépcsős típusjóváhagyás”, „alkotóelem”, „alkatrészek”, „pótalkatrészek”, „alapjármű”, „kis sorozatban gyártott jármű”, „különleges rendeltetésű jármű”, „piacfelügyeleti hatóság”, „jóváhagyó hatóság”, „gyártó”, „importőr” és „forgalmazó”, az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 1., 8., 19., 21., 23., 24., 28., 30., 31., 35., 36., 40., 42. és 43. pontjában meghatározottak szerint;
- c) „nyilvántartásba vétel”, „forgalmi engedély”, „felfüggesztés”, „forgalmi engedély jogosultja” és „forgalomban való részvétel jogának törlése”, az 1999/37/EK irányelv 2. cikkének b), c), d), e) és f) pontjában meghatározottak szerint;
- d) „muzeális jellegű jármű”, „műszaki vizsgálat” és „műszaki vizsgálati bizonyítvány”, a 2014/45/EU irányelv 3. cikkének 7., 9. és 12. pontjában meghatározottak szerint;
- e) „aggodalomra okot adó anyag” és „adathordozó”, [a fenntartható termékek környezettudatos tervezéséről szóló] rendelet 2. cikkének 28. és 30. pontjában meghatározottak szerint;
- f) „vámhatóságok”, a 952/2013/EU rendelet 5. cikkének 1. pontjában meghatározottak szerint;
- g) „távollevők között kötött szerződés”, a 2011/83/EU irányelv 2. cikkének 7. pontjában meghatározottak szerint;
- h) „online platform”, az (EU) 2022/2065 rendelet 3. cikkének i) pontjában meghatározottak szerint;
- i) „fogyasztó”, az (EU) 2019/771 rendelet 2. cikkének 2. pontjában meghatározottak szerint;
- j) „kis sorozatú gyártó”, az (EU) 2024/1257 rendelet 3. cikkének 48. pontjában meghatározottak szerint.

II. FEJEZET

KÖRFORGÁSOS SÁGI KÖVETELMÉNYEK

4. cikk

A járművek újrahasználatossága, újrafeldolgozhatósága és hasznosíthatósága

- (1) Az (EU) 2018/858 rendelet alapján [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 72 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től kezdődően típusjóváhagyásban részesített járműtípusba tartozó járműveket minden esetben úgy kell gyártani, hogy azok:
- a) tömegük szerint legalább 85 %-ban újrahasználatos vagy újrafeldolgozhatóak legyenek;
 - b) tömegük szerint legalább 95 %-ban újrahasználatos vagy hasznosíthatóak legyenek.
- (2) Az (1) bekezdésben említett minden egyes járműtípus tekintetében a gyártóknak meg kell tenniük a következő intézkedéseket:
- a) összegyűjtik a szükséges megfelelő adatokat a teljes beszállítói láncban belül, különösen a járművek gyártása során alkalmazott anyagok természete és tömege tekintetében, hogy biztosítsák a követelményeknek való folyamatos megfelelést;
 - b) megőriznek minden egyéb megfelelő járműadatot, amire szükség van az e) pontban ismertetett számítási folyamathoz;
 - c) ellenőrzik a beszállítóktól kapott információk helyességét és teljességét;
 - d) kezelik és dokumentálják az anyagok szerinti bontást;
 - e) kiszámítják az újrahasználatossági, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányokat az (1) bekezdésben foglaltak céljából, a Bizottság által a (3) bekezdés alapján megállapított módszertannal összhangban, illetve ezen módszertan elfogadása és alkalmazásának megkezdése előtt az ISO 22628:2002 szabvánnyal összhangban, a II. melléklet A. részében meghatározott elemekkel kombinálva;
 - f) megjelölik a járművek polimerekből és elasztomerekből készült alkatrészeit és alkotóelemeit a 12. cikk (1) bekezdésével összhangban;

g) biztosítják, hogy ne kerüljön sor a VII. melléklet E. részében felsorolt alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatára új járművek gyártása során.

- (3) A Bizottság [*Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított [...] 24 hónapot követő hónap utolsó napja*]-ig végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben új módszertant állapít meg a járművek újrahasználatossági, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányainak kiszámításához és ellenőrzéséhez, figyelembe véve a II. mellékletben ismertetett elemeket.

E végrehajtási jogi aktust az 51. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

5. cikk

A járművekben használt anyagokra vonatkozó követelmények

- (1) Az aggodalomra okot adó anyagok jelenlétét a járművekben, azok alkatrészeiben és alkotóelemeiben a lehető legkisebb mértékűre kell csökkenteni.
- (2) Az 1907/2006/EK rendelet XVII. mellékletében és [...] az (EU) 2019/1021 rendelet I. és II. mellékletében, valamint az (EU) 2023/1542 rendeletben foglalt korlátozásokon túlmenően ez a rendelet meghatározza a járművekben található anyagokra vonatkozó szabályozást.[...] Az (EU) 2018/858 rendelet alapján [*Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésétől számított 72 hónapot követő hónap első napja*]-tól/-től kezdődően típusjóváhagyásban részesített járműtípusok, illetve az ilyen járművekhez forgalomba hozott új alkatrészek vagy alkotóelemek nem tartalmazhatnak ólmot, higanyt, kadmiumot vagy hat vegyértékű krómot.
- (2a) [Beillesztendő a dátum = legkésőbb 24 hónappal e rendelet elfogadását követően]-ig a Bizottság jelentést készít az aggodalomra okot adó anyagok járművekben való jelenlétéről annak meghatározása céljából, hogy azok milyen mértékben befolyásolják kedvezőtlenül az anyagok újrahasználatát és újrafeldolgozását, illetve milyen mértékben befolyásolják a kémiai biztonságot. A Bizottságot a kémiai biztonsággal kapcsolatos kérdésekben az Európai Vegyianyag-ügynökség segíti. A jelentésnek nem kell kiterjednie a járművek alkatrészeiben és alkotóelemeiben megtalálható olyan, aggodalomra okot adó anyagokra, amelyek azonosítását vagy értékelését más uniós jogszabályok már előírják.

A Bizottság a megállapításait részletesen ismertető jelentést benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, és mérlegeli, hogy milyen követő intézkedések lennének megfelelőek, beleértve a következőket:

- i. az 5. cikk (2b) bekezdésével összhangban elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok részeként korlátozások megállapítása az olyan, aggodalomra okot adó anyagokra vonatkozóan, amelyek kedvezőtlenül befolyásolják az anyagok újrahasználatát és újrafeldolgozását azokban a járművekben, amelyekben jelen vannak;
- ii. a 13. cikk szerinti digitális körforgásossági járműútlevél részeként tájékoztatási követelmények bevezetése;
- iii. az 1907/2006/EK rendelet 68. cikkének (1) és (2) bekezdésében említett eljárások alkalmazása új korlátozások elfogadása céljából.

Ha egy tagállam úgy ítéli meg, hogy valamely anyag kedvezőtlenül befolyásolja az anyagok újrahasználatát és újrafeldolgozását abban a járműben, amelyben jelen van, ezt az információt [dátum beillesztése]-ig továbbítja a Bizottságnak, valamint a kémiai biztonsággal kapcsolatos szempontokat illetően az Európai Vegyianyag-ügynökségnek, és – amennyiben azok rendelkezésre állnak – hivatkozik a vonatkozó kockázatértékelésekre vagy más releváns adatokra.

- (2b) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 50. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt a rendeletet azáltal, hogy korlátozásokat állapít meg az olyan, aggodalomra okot adó anyagok jelenlétére vonatkozóan, amelyek – nem elsődlegesen kémiai biztonsággal kapcsolatos okokból – kedvezőtlenül befolyásolják az anyagok járművekben, azok alkatrészében és alkotóelemeiben való újrahasználatát és újrafeldolgozását.
- (3) A (2) bekezdéstől eltérve, a III. mellékletben meghatározott feltételek mellett a járműtípusok vagy az ezekhez a járművekhez forgalomba hozott alkatrészek és alkotóelemek tartalmazhatnak ólmot, higanyt, kadmiumot vagy hat vegyértékű krómot az ott meghatározott maximális koncentrációértékekig.

A (2) és (3) bekezdés nem alkalmazandó az (EU) 2023/1542 rendelet hatálya alá tartozó járművekbe beépített elemekre, illetve akkumulátorokra.

- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 50. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a tudományos és műszaki fejlődés szerinti kiigazítás érdekében módosítsa a III. mellékletet a következők révén:
- a) maximális koncentrációértékek meghatározása, amelyekig tolerálható az ólom, a higany, a kadmium vagy a hat vegyértékű króm jelenléte a járművek meghatározott alkatrészeiben, alkotóelemeiben és homogén anyagaiban;
 - b) a járművek bizonyos alkatrészeinek, alkotóelemeinek és homogén anyagainak mentesítése az ólom, a higany, a kadmium vagy a hat vegyértékű króm jelenlétére vonatkozóan a (2) bekezdésben meghatározott tilalom alól, a következő feltételek teljesülése esetén:
 - i. ezen anyagok használata elkerülhetetlen;
 - ii. bizonyítást nyert, hogy az ezen anyagok használatából származó társadalmi-gazdasági előnyök meghaladják az emberi egészséggel vagy a környezettel kapcsolatos kockázat mértékét;
 - iii. nem állnak rendelkezésre megfelelő alternatív anyagok vagy technológiák;
 - c) a járművek alkatrészeinek, alkotóelemeinek és homogén anyagainak törlése a III. mellékletből, amennyiben elkerülhető az ólom, a higany, a kadmium vagy a hat vegyértékű króm használata;
 - d) a járművek azon alkatrészeinek, alkotóelemeinek és homogén anyagainak a megnevezése, amelyeket a további kezelés előtt el kell távolítani, és azok megjelölésének vagy más eszközökkel történő azonosíthatóságának előírása.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 50. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet módosítása céljából, különösen a homogén anyagokra és az alkotóelemekre vonatkozó bizonyos mentességeknek a listáról való törlése révén, amennyiben az adott mentességgel más uniós jogszabályok foglalkoznak.

A Bizottság, amikor e bekezdés alapján a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el, figyelembe veszi az ólom, a higany, a kadmium vagy a hat vegyértékű króm járműtípusokban való használata vonatkozásában előírt korlátozás alóli mentesség bevezetésének, módosításának vagy törlésének társadalmi-gazdasági hatását, beleértve az alternatívák rendelkezésre állását, valamint az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt hatásokat a járművek teljes életciklusa során.

- (5) A Bizottság kérésére az Európai Vegyianyag-ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) a felkérésről számított 12 hónapon belül jelentést készít a III. mellékletben felsorolt meglévő mentességek alternatíváinak műszaki és gazdasági megvalósíthatóságáról, és ezen értékelés alapján indokolással ellátott javaslatot készít a mentesség konkrét módosítására vonatkozóan.
- (6) Az Ügynökség, amint megkapja a Bizottság felkérését, hirdetményt tesz közzé a honlapján arról, hogy jelentés fog készülni a III. mellékletben szereplő mentesség esetleges módosításáról, és felkéri a tagállamokat és minden érdekelt felet, hogy a hirdetmény közzétételétől számított nyolc héten belül nyújtsák be észrevételeiket. Az Ügynökség közzéteszi a honlapján a tagállamoktól és az érdekelt felektől beérkezett észrevételeket.
- (7) Legkésőbb kilenc hónappal az [...] (5) bekezdésben említett jelentés Bizottsághoz történő benyújtása után az Ügynökség társadalmi-gazdasági elemzéssel foglalkozó bizottságának – amelyet az 1907/2006/EK rendelet 76. cikke (1) bekezdésének d) pontja alapján hoztak létre – véleményt kell elfogadnia a jelentésről és a javasolt konkrét módosításokról. Az Ügynökség ezt a véleményt haladéktalanul benyújtja a Bizottságnak.
- (8) [...]

6. cikk

A járművekben lévő minimális újrafeldolgozott tartalom

1. Az (EU) 2018/858 rendelet alapján [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 72 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től kezdődően típusjóváhagyásban részesített valamennyi járműtípusban lévő műanyagnak legalább 15 %, tömegszázalékban kifejezett fogyasztói műanyag hulladékból újrafeldolgozott műanyagot kell tartalmaznia.

Az első albekezdésben meghatározott célérték legalább 25 %-át hulladékká vált [...] vagy az e rendelet 23. cikke (2) bekezdésének c) pontjában említett hulladékból újrafeldolgozott műanyagoknak az érintett járműtípusban való felhasználásával kell teljesíteni.

Az egyes járművekben található műanyag tömegébe és az első albekezdésben említett újrafeldolgozott műanyagok tömegébe nem számítandók bele az elasztomerek, a párnázásra használt poliuretán haboktól eltérő, hőre keményedő anyagok, valamint az (EU) 2019/1021 rendelet 7. cikkével szabályozott bármely anyagot tartalmazó vagy azzal szennyezett műanyagok, amennyiben az említett rendelet IV. mellékletében foglalt küszöbértékeket túllépik.

(1a) Az (EU) 2018/858 rendelet alapján [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 96 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től kezdődően típusjóváhagyásban részesített valamennyi járműtípusban lévő műanyagoknak legalább 20 %, tömegszázalékban kifejezett fogyasztói műanyag hulladékból újrafeldolgozott műanyagot kell tartalmaznia.

Az első albekezdésben meghatározott célérték legalább 25 %-át hulladékká vált járművekből vagy az e rendelet 23. cikke (2) bekezdésének c) pontjában említett hulladékból újrafeldolgozott műanyagoknak az érintett járműtípusban való felhasználásával kell teljesíteni.

(1b) Az (EU) 2018/858 rendelet alapján [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 120 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től kezdődően típusjóváhagyásban részesített valamennyi járműtípusban lévő műanyagoknak legalább 25 %, tömegszázalékban kifejezett fogyasztói műanyag hulladékból újrafeldolgozott műanyagot kell tartalmaznia.

Az első albekezdésben meghatározott célérték legalább 25 %-át hulladékká vált járművekből vagy az e rendelet 23. cikke (2) bekezdésének c) pontjában említett hulladékból újrafeldolgozott műanyagoknak az érintett járműtípusban való felhasználásával kell teljesíteni.

(1c) E cikk alkalmazása tekintetében az újrafeldolgozott tartalmat olyan fogyasztói hulladékból kell hasznosítani, amelyet a következők valamelyikében dolgoztak fel újra:

a) az Unióban található olyan létesítmény, amely megfelel az emberi egészség, az éghajlat és a környezet védelmére vonatkozó, az uniós jog szerinti követelményeknek; vagy

b) harmadik országban található létesítmény [...], amelynek **[48 hónappal e rendelet hatálybalépését követően]-tól/-től** az emberi egészség, az éghajlat és a környezet védelme tekintetében az uniós jogban meghatározottakkal egyenértékű követelményeknek **kell** megfelelnie; a Bizottság **[24 hónappal e rendelet hatálybalépését követően]-ig átfogóbban értékeli a globális kereskedelemre, valamint az uniós újrafeldolgozó és gépjárműiparra gyakorolt várható hatást, és értékeléséről jelentést tesz a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek.**

(2) A Bizottság [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 23 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig az 51. cikk (2) bekezdésével összhangban végrehajtási jogi aktust fogad el [...] annak érdekében, hogy e cikk (1), (1a), (1b) és (1c) bekezdésében foglaltak céljából meghatározza a járműtípusban jelen lévő, illetve abba beépített, fogyasztói hulladékból, illetve hulladékká vált járművekből visszanyert műanyagok részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertant. Az ellenőrzési módszertan keretében kötelezni kell a gyártókat annak biztosítására, hogy az általuk használt, újrafeldolgozott tartalmú anyagokat előállító valamennyi létesítmény legalább ötévente független harmadik fél általi ellenőrzésen essen át. Ezen ellenőrzések során meg kell győződni arról, hogy az (1), (1a), (1b) és (1c) bekezdésben meghatározott feltételek teljesülnek-e, és e tekintetben megfelelnek-e a XIII. mellékletben meghatározott követelményeknek és kritériumoknak. A harmadik országokban újrafeldolgozott anyagok esetében ezt az ellenőrzési követelményt, valamint a XIII. mellékletben meghatározott követelményeket és kritériumokat [48 hónappal e rendelet hatálybalépését követően]-tól/-től kell alkalmazni. A 8. cikk (2) bekezdése szerinti általános kötelezettségeik részeként a gyártóknak rendelkezniük kell olyan dokumentumokkal, köztük ellenőrzési jelentésekkel, amelyek igazolják a létesítmények említett feltételeknek való megfelelését, azokat meg kell őrizniük, valamint továbbítaniuk kell az illetékes típusjóváhagyó hatóságok számára.

(2a) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy amennyiben bizonyos újrafeldolgozott műanyagok rendelkezésre állásának hiánya vagy túlzottan magas ára túlzott mértékben megnehezíti az újrafeldolgozott tartalom e cikk (1), (1a), (1b) és (1c) bekezdésében meghatározott százalékos minimumarányainak való megfelelést, [...] **az említett bekezdések** kiegészítése céljából az 50. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el az újrafeldolgozott műanyagtartalomra vonatkozó célértékektől való ideiglenes eltérés bevezetése érdekében.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 50. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet olyan módon történő kiegészítése céljából, hogy meghatározza az e rendelettel és az (EU) 2018/858 rendelettel összhangban típusjóváhagyásra kerülő járműtípusokban jelen lévő, illetve azokba beépített, fogyasztói acélhulladékból újrafeldolgozott acél minimális részarányát.

Az első albekezdésben említett újrafeldolgozott acél minimális részarányának a Bizottság által készített megvalósíthatósági tanulmányon kell alapulnia. A tanulmányt [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 23 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig véglegesíteni kell, különösen a következő szempontok figyelembevételével:

- a) a fogyasztói acélhulladék-forrásokból újrafeldolgozott acél jelenlegi és várható rendelkezésre állása;

- b) a fogyasztói hulladék jelenlegi részaránya a járművekben használt különféle félkész és közbenső acéltermékekben;
- c) a fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott acél gyártók általi potenciális alkalmazása a jövőben típusjövahagyásra kerülő járművekben;
- d) a gépjárműipar relatív igénye más ágazatok fogyasztói acélhulladék iránti igényéhez viszonyítva;
- e) gazdasági életképesség, műszaki és tudományos fejlődés, ideértve az újrafeldolgozási technológiák rendelkezésre állásában bekövetkező változásokat az acél újrafeldolgozási arányai tekintetében;
- f) a járművekben lévő újrafeldolgozottacél-tartalom minimális részarányának hozzájárulása az Unió nyitott stratégiai autonómiájához, éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzéseikhez;
- g) a járművek megfizethetőségére gyakorolt aránytalanul hátrányos hatások megelőzésének szükségessége; és
- h) a gépjárműipar általános költségeire és versenyképességére gyakorolt hatás.

[...]

[...]

(4) A Bizottság [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 35 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig értékeli az alábbiak minimális részarányára vonatkozó követelmény megállapításának megvalósíthatóságát:

- a) fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott és a járműtípusokba beépített alumínium és ötvözetek, valamint magnézium és ötvözetek; és
- b) fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott és állandó mágneselekbe beépített neodímium, diszprózium, prazeodímium, terbium, samárium, nikkel, kobalt vagy bór.

Az első albekezdésben említett értékelés véglegesítését követően a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 50. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet olyan módon történő kiegészítése céljából, hogy meghatározza az e rendelettel és az (EU) 2018/858 rendelettel összhangban típusjóváhagyásra kerülő járműtípusokban jelen lévő, illetve azokba beépített, fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott alumínium és ötvözetek, magnézium és ötvözetek, neodímium, diszprózium, praeodímium, terbium, szamárium, nikkel, kobalt és bór minimális részarányát.

A második albekezdésben említett anyagokból álló újrafeldolgozott tartalom minimális részarányát az első albekezdésben említett megvalósíthatósági tanulmány alapján kell meghatározni, figyelembe véve a következő szempontok mindegyikét:

- a) a második albekezdésben felsorolt, fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott anyagok jelenlegi és várható rendelkezésre állása;
- b) a fogyasztói hulladékból származó, a második albekezdésben felsorolt anyagokból álló újrafeldolgozott tartalom jelenlegi részaránya a forgalomba hozott járművekben;
- c) gazdasági életképesség, műszaki és tudományos fejlődés, ideértve az újrafeldolgozási technológiák rendelkezésre állásában bekövetkező változásokat az újrafeldolgozott anyagok típusa és újrafeldolgozási arányai tekintetében;
- d) a járművekben lévő, a második albekezdésben felsorolt anyagokból álló újrafeldolgozott tartalom minimális részarányának hozzájárulása az Unió stratégiai autonómiájához, éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzéseikhez;
- e) a második albekezdésben felsorolt anyagokból álló újrafeldolgozott tartalomnak a járműalkatrészekbe és -alkotóelemekbe való beépítéséből eredően a járművek működésére gyakorolt lehetséges hatások;
- f) a második albekezdésben felsorolt anyagokat tartalmazó járművek megfizethetőségére gyakorolt aránytalanul hátrányos hatások megelőzésének szükségessége;
- g) a gépjárműipar általános költségeire és versenyképességére gyakorolt hatás.

(5) A Bizottság [...] 30 hónappal e rendelet hatálybalépését követően végrehajtási jogi aktust fogad[...] el a járműtípusokban lévő, fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott, a (3) és (4) bekezdésben említett anyagok részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan megállapítása céljából.

E végrehajtási jogi aktust az 51. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

7. cikk

A járművek egyes alkatrészeinek és alkotóelemeinek eltávolítását és cseréjét lehetővé tévő kialakítás

- (1) A [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 72 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től kezdődően típusjövahagyásban részesített járműtípushoz tartozó járműveket minden esetben úgy kell megtervezni, hogy kialakításuk ne akadályozza meg az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeket abban, hogy a VII. melléklet C. részében felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket eltávolítsák az adott járműből a jármű hulladékfázisában.
- (2) Az (EU) 2018/858 rendelet alapján [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépése napjától számított 72 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től kezdődően típusjövahagyásban részesített járműtípushoz tartozó járműveket minden esetben úgy kell megtervezni azok illesztő-, rögzítő- és tömítőelemeit illetően, hogy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények vagy a javítási és karbantartási szolgáltatók könnyen és roncsolásmentesen eltávolíthassák a járműből az elektromosjármű-elemeket, illetve -akkumulátorokat és az elektromos meghajtású motorokat, illetve kicserélhessék azokat a jármű használati fázisa és hulladékfázisa során.
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 50. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a járművekből való eltávolítást és a cserét megkönnyítő kialakítással megtervezendő alkatrészek és alkotóelemek listájának felülvizsgálata révén módosítsa a (2) bekezdést, és további, a VII. melléklet C. részében felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket vegyen fel az említett bekezdésben szereplő listára, figyelembe véve a műszaki és tudományos fejlődést.
- (4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben meghatározza a (2) bekezdésben említett alkatrészek és alkotóelemek eltávolítását és cseréjét megkönnyítő kialakítás feltételeit, amennyiben erre szükség van a (2) bekezdésben meghatározott kötelezettség összehangolt végrehajtásának biztosításához.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az 51. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

III. FEJEZET

A GYÁRTÓK KÖTELEZETTSÉGEI

8. cikk

Általános kötelezettségek

- (1) A gyártóknak igazolniuk kell, hogy az általuk gyártott és forgalomba hozott új járművek az (EU) 2018/858 rendelet, a 168/2013/EU rendelet és e rendelet követelményeivel összhangban típusjóváhagyásban részesültek.
- (2) A 4., 5., 6. vagy 7. cikkben foglalt követelmények hatálya alá tartozó [...] járműtípusok típusjóváhagyása céljából a gyártónak be kell nyújtania az e követelményeknek való megfelelést igazoló dokumentációt, és azt:
 - a) bele kell foglalnia az (EU) 2018/858 rendelet 24. cikkében, vagy adott esetben a 168/2013/EU rendelet 27. cikkében említett adatközlő mappába; és
 - b) be kell nyújtania a típusjóváhagyó hatóság részére az (EU) 2018/858 rendelet 23. cikkének, vagy adott esetben a 168/2013/EU rendelet 26. cikkének megfelelően.
- (3) A 9. cikkben foglalt követelmény hatálya alá tartozó járművek típusjóváhagyása céljából a gyártónak az (EU) 2018/858 rendelet 23. cikkében, vagy adott esetben a 168/2013/EU rendelet 26. cikkében említett típusjóváhagyási kérelemmel együtt be kell nyújtania a körforgásossági stratégiát a típusjóváhagyó hatóság részére.
- (4) A 10. cikkben foglalt követelmények hatálya alá tartozó járművek típusjóváhagyása céljából a gyártónak össze kell állítania a 10. cikk (1) bekezdésében említett információkat, és az (EU) 2018/858 rendelet 24. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összhangban, az említett rendelet 23. cikkében említett típusjóváhagyási kérelemmel együtt be kell nyújtania őket a típusjóváhagyó hatóságnak.

- (5) A 11. cikkben foglalt követelmények hatálya alá tartozó járművek típusjóváahagyása céljából a gyártónak – az (EU) 2018/858 rendelet 24. cikke (1) bekezdésének a) pontjával vagy adott esetben a 168/2013/EU rendelet 27. cikkének (1) bekezdésével összhangban – a [...] típusjóváahagyási kérelemmel együtt be kell nyújtania a típusjóváahagyó hatóság részére a 11. cikk (1) bekezdésében meghatározott követelménynek való megfelelést megerősítő nyilatkozatot.

9. cikk

Körforgásossági stratégia

- (1) Minden egyes olyan járműkategória tekintetében, amelyben a gyártó az (EU) 2018/858 rendelet alapján [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től kezdődően típusjóváahagyásban részesített járműveket gyártott, a gyártónak körforgásossági stratégiát kell kidolgoznia és végrehajtania annak érdekében, hogy a következő öt évre rendelkezésre bocsássa a körforgásosságra vonatkozó átfogó tervét. A IV. melléklet A. részének 3. és 4. pontja tekintetében a stratégiának tartalmaznia kell az érintett járműtípusra vonatkozó típusspecifikus információkat.
- (2) A körforgásossági stratégiában le kell írni, hogy a gyártók milyen intézkedéseket fognak tenni azon kötelezettségeik teljesítése érdekében, hogy a II. fejezetben megállapított, a típusjóváahagyási eljárások során ellenőrzött és az érintett járműkategoróriára alkalmazandó körforgásossági követelmények teljesüljenek.
- (3) A körforgásossági stratégiának tartalmaznia kell a IV. melléklet A. részében meghatározott elemeket.
- (4) A gyártónak az érintett járműkategoróriába tartozó [...] valamely [...] jármű első típusjóváahagyását követő 30 napon belül be kell nyújtania a Bizottság részére a körforgásossági stratégia egy példányát.
- (5) A gyártónak nyomon kell követnie a körforgásossági stratégiában foglalt intézkedéseket, és a IV. melléklet B. részével összhangban ötévente aktualizálnia kell a stratégiát. Az aktualizált körforgásossági stratégiát a Bizottság, valamint azon típusjóváahagyó hatóság rendelkezésére kell bocsátani, amely az érintett járműkategoróriába tartozó valamely járműre vonatkozóan kiadta a típusjóváahagyást.
- (6) A Bizottság a bizalmas információk kivételével nyilvánosan hozzáférhetővé teszi a körforgásossági stratégiákat és azok aktualizált változatait.

- (7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 50. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa a IV. melléklet B. részét azáltal, hogy a körforgásossági stratégia tartalmára és aktualizált változataira vonatkozó követelményeket hozzáigazítja a járműgyártás és a hulladékká vált járművek kezelése terén elért műszaki és tudományos fejlődéshez, a gépjárműipari piaci fejleményekhez és a szabályozási változásokhoz.
- (8) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 83 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig, majd ezt követően hatévente a Bizottság jelentést készít és tesz közzé a gépjárműipar körforgásos jellegéről. A jelentésnek különösen a körforgásossági stratégiákon és azok aktualizált változatain kell alapulnia.

10. cikk

Nyilatkozat a járművekben jelen lévő újrafeldolgozott tartalomról

- (1) A gyártóknak minden olyan járműtípusra vonatkozóan, amely *[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = [...]]* a 6. cikk *([...]/5)* bekezdésnek megfelelően a járműtípusokban jelen lévő, fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott anyagok részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan megállapításáról szóló végrehajtási jogi aktus elfogadásától számított *[...]* 12 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től kezdődően az (EU) 2018/858 rendelet szerinti típusjóváhagyásban részesült, nyilatkozatot kell tenniük a következő újrafeldolgozott tartalmak megfelelő részarányáról:
- a) neodímium, diszprózium, prazeodímium, terbium, samárium, nikkel, kobalt, bór az elektromos meghajtású motorok állandó mágnesekben;
 - b) alumínium és ötvözetek;
 - c) magnézium és ötvözetek;
 - d) acél.

A nyilatkozatnak ki kell terjednie ezen anyagoknak a járműtípusban jelen lévő újrafeldolgozott tartalmára, és abban anyagarányonként fel kell tüntetni, hogy az anyag újrafeldolgozása fogyasztás előtti vagy fogyasztói hulladékból történt-e.

- (2) A típusjóváhagyó hatóságoknak ellenőrizniük kell, hogy a gyártók benyújtották-e az előírt dokumentációt, és az tartalmazza-e az (1) bekezdésben említett információkat.
- (3) Az (1) bekezdéstől eltérve, egy adott anyag tekintetében az újrafeldolgozott tartalom arányának bejelentésére vonatkozó követelmény nem alkalmazandó, ha a 6. cikk (3) vagy (4) bekezdése alapján célértéket állapítottak meg az adott anyagra vonatkozóan.

11. cikk

A járművekben lévő alkatrészek, alkotóelemek és anyagok eltávolítására és cseréjére vonatkozó információk

- (1) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től a gyártóknak korlátozástól mentes, szabványosított és megkülönböztetésmentes hozzáférést kell biztosítaniuk a hulladékgazdálkodási üzemeltetők, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatók számára az V. mellékletben felsorolt információkhoz, ezáltal lehetővé téve számukra az alábbiakhoz való hozzáférést, valamint az alábbiak biztonságos eltávolítását és cseréjét:
- [...]/[...]/c) a VII. melléklet B. részében felsorolt közegeket és folyadékokat tartalmazó, járművekben található alkatrészek, alkotóelemek és anyagok;
- d) a VII. melléklet C. részében felsorolt, járművekben található alkatrészek és alkotóelemek;
- e) a jármű típusjóváhagyásának időpontjában az (EU) 2024/1252 rendelet [...]/ 28. cikke (1) bekezdésének b) pontjában említett kritikus fontosságú nyersanyagokat tartalmazó alkatrészek és alkotóelemek;
- f) a járműben található digitálisan kódolt alkatrészek és alkotóelemek, amennyiben az ilyen kódolás megakadályozza ezen alkatrészek és alkotóelemek javítását, karbantartását vagy cseréjét egy másik járműben.
- (2) A gyártóknak az (1) bekezdésben említett információk és az V. mellékletben meghatározott információk rendelkezésre bocsátásához és naprakészen tartásához szükséges kommunikációs platformok létrehozásával kell biztosítaniuk az engedéllyel rendelkező hulladékgazdálkodási üzemeltetőkkel, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatókkal való együttműködést.

A gyártóknak az első albekezdésben említett információkat díjmentesen kell rendelkezésre bocsátaniuk. A szükséges információknak a kommunikációs platformokon keresztül történő hozzáférhetővé tételével kapcsolatos adminisztratív költségek fedezéséhez szükséges mértékben azonban díjat szedhetnek a hulladékgazdálkodási üzemeltetőktől, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatóktól.

- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 50. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a járművek alkatrészei, alkotóelemei és anyagai jegyzékének, valamint a gyártók által szolgáltatandó információk körének felülvizsgálatával módosítsa az V. mellékletet.

12. cikk

A járművekben lévő alkatrészek, alkotóelemek és anyagok címkézése

- (1) A gyártók és beszállítók a VI. melléklet 1–3. pontjában felsorolt alkotóelem és anyagok kódok nomenklatúráját használják a járművek alkatrészeinek, alkotóelemeinek és anyagainak megjelölésére és azonosítására.
- (2) [...]A gyártóknak 2029. május 24-ig gondoskodniuk kell arról, hogy [...]a járművek állandó mágneseket tartalmazó alkatrészein és alkotóelemein jól látható, jól olvasható és eltávolíthatatlan címkét helyezzenek el, amelyen [...] az (EU) 2024/1252 rendelet 28. cikkével összhangban feltüntetik az információkat.[...]
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 50. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a VI. mellékletet hozzáigazítsa a műszaki és tudományos fejlődéshez.

13. cikk

Digitális körforgásossági járműútlevél

- (1) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = a rendelet hatálybalépésétől számított [...]
72 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től kezdődően minden forgalomba hozott
járműnek digitális körforgásossági járműútlevéllel kell rendelkeznie, amelyet össze kell
hangolni az uniós jog alapján létrehozott egyéb, járművekhez kapcsolódó
környezetvédelmi [...] útlevelekkel, különösen az (EU) 2023/1542 rendelet 77. cikkében és
az (EU) 2024/1257 rendelet 3. cikkének 68. pontjában említett útlevelekkel, [...] és
lehetőség szerint be kell építeni azokba.

A digitális körforgásossági járműútlevelet adott esetben össze kell hangolni a fenntartható termékek környezettudatos tervezésére vonatkozó követelmények megállapítási keretének létrehozásáról szóló, 2024. június 13-i (EU) 2024/1781 európai parlamenti és tanácsi rendeletben és különösen annak 11–13. cikkében meghatározott követelményekkel.

- (2) A forgalomba hozott járművek digitális körforgásossági járműútlevelének **díjmentesen elérhetőnek kell lennie és** a következőket kell tartalmaznia:

a) [...][...]az e rendelet 11. cikkében említett információk digitális formátumban;

b) a jármű ólmot, higanyt, kadmiumot vagy hat vegyértékű krómot tartalmazó alkatrészeire vonatkozó információk, az 5. cikk (3) bekezdésében meghatározott eltérésnek megfelelően:[...]

b1) nyilatkozat az újrafeldolgozott műanyag és a 10. cikk (1) bekezdésének a)–d) pontjában felsorolt anyagok részarányáról;

b2) az érintett járműtípusra vonatkozó körforgásossági stratégia:[...]

b3) hivatkozás az érintett járműtípus pótalkatrészeinek katalógusára, beleértve az egyes alkatrészek járműben való elhelyezkedését is.

- (3) A járművet forgalomba hozó gyártónak biztosítania kell, hogy a digitális körforgásossági járműútlevélben szereplő információk pontosak, hiánytalanok és naprakészek legyenek.

(3a) [...]

- (4) A digitális körforgásossági járműútlevélben szereplő valamennyi információnak meg kell felelnie a Bizottság által a (6) bekezdés alapján megállapított szabályoknak, és:

a) nyílt szabványokon kell alapulnia;

b) azt interoperábilis formátumban kell fejleszteni;

c) nyílt interoperábilis adatsere-hálózaton keresztül átruházhatónak kell lennie, vevőfogvatartás nélkül;

d) géppel olvashatónak, strukturáltnak és kereshetőnek kell lennie.

- (5) A hulladékká vált jármű digitális körforgásossági járműútlevele legkorábban a hulladékká vált járműre vonatkozó bontási igazolás kiállításától számított [...]12 hónap elteltével szűnhet meg.
- (6) [A rendelet hatálybalépésének napjától számított 48 hónap]-ig [...]a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a következőkre vonatkozó szabályok megállapítása céljából:
- a) a digitális körforgásossági járműútlevélhez való hozzáférés módja és a hozzáféréshez használt megoldás műszaki leírása;
 - b) a digitális körforgásossági járműútlevélre vonatkozó műszaki tervezési és üzemeltetési követelmények, beleértve a következőkre vonatkozó szabályokat:
 - i. a digitális körforgásossági járműútlevél összehangolása és interoperabilitása az uniós jogszabályok által előírt egyéb útlevelekkel és igazolásokkal, az e cikk (1) bekezdésében említettek szerint;
 - ii. a digitális körforgásossági járműútlevélben szereplő információk tárolása és feldolgozása;
 - iii. a digitális körforgásossági járműútlevél rendelkezésre állása azt követően, hogy a (3) bekezdésben meghatározott kötelezettségek teljesítéséért felelős gyártó megszűnik létezni vagy beszünteti tevékenységét az Unióban;
 - c) a digitális körforgásossági járműútlevélben szereplő információknak a gyártótól eltérő harmadik személyek általi bevitele, módosítása és aktualizálása;
 - d) a jármű digitális körforgásossági járműútleveléhez való hozzáférést lehetővé tevő adathordozó vagy egyéb azonosító helye.

Az első albekezdésben említett szabályok meghatározásakor a Bizottság figyelembe veszi, hogy az információk magas szintű biztonságáról és bizalmas jellegük védelméről gondoskodni kell.

Az [...] első albekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokat az 51. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

IV. FEJEZET

A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEK KEZELÉSE

1. SZAKASZ

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

14. cikk

Illetékes hatóság

- (1) A tagállamok kijelölnek egy vagy több illetékes hatóságot, amelyek felelősek az e fejezet szerinti kötelezettségekért, különösen annak nyomon követéséért és ellenőrzéséért, hogy a gazdasági szereplők, a gyártók és a gyártói felelősségi szervezetek teljesítik-e a 15–[...]37. cikkben és az I. mellékletben meghatározott kötelezettségeiket.
- (2) Minden tagállam kijelölhet egy kapcsolattartó pontot az (1) bekezdésben említett illetékes hatóságok közül a Bizottsággal való kommunikáció céljára.
- (3) A tagállamok meghatározzák az illetékes hatóságok felépítésére és működésére vonatkozó részleteket, beleértve a következőkre vonatkozó közigazgatási és eljárási szabályokat:
 - a) a gyártók [...] 19. cikkel összhangban történő nyilvántartásba vétele;
 - b) a gyártók és a gyártói felelősségi szervezetek [...] 18. cikkel összhangban történő felhatalmazása;
 - c) a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek teljesítésének a 16. és a 20. cikkel összhangban történő felügyelete;
 - d) a járművekre és a hulladékká vált járművekre vonatkozó adatok gyűjtése a [...] 19. cikk (12) bekezdésével és a 49. cikk (6) bekezdésével összhangban;
 - e) információk 49. cikkel összhangban történő rendelkezésre bocsátása.

- (4) *[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított [...]12 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig a tagállamok értesítik a Bizottságot az (1) bekezdés alapján kijelölt illetékes hatóságok nevééről és címéről. A tagállamok indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatják a Bizottságot az illetékes hatóságok nevében vagy címében bekövetkezett bármely változásról.*

15. cikk

Engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények

- (1) A 2010/75/EU irányelv sérelme nélkül minden olyan létesítménynek vagy vállalkozásnak, amely hulladékká vált járműveken kíván kezelési műveleteket végezni, a 2008/98/EK irányelv 23. cikkével összhangban engedélyt kell beszereznie az illetékes hatóságtól, és meg kell felelnie az említett engedélyben meghatározott feltételeknek.
- (2) Az (1) bekezdésben említett engedély kiadása érdekében az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy a létesítmény vagy a vállalkozás rendelkezik-e a 27. cikkben meghatározott kötelezettségek teljesítéséhez szükséges [...] kapacitással.
- (3) Az (1) bekezdésben említett engedélyekben fel kell tüntetni, hogy a hulladékkezelő létesítmények rendelkeznek a 25. cikkben említett bontási igazolás kiállítására vonatkozó hatáskörrel. A tagállamok általánosságban rendelkezhetnek úgy, hogy a hulladékkezelő létesítmények illetékesek a 25. cikkben említett bontási igazolás kiállítására.
- (3a) A gyártók vagy – amennyiben a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban kijelölték – a gyártói felelősségi szervezetek a gyártói felelősséggel kapcsolatos kötelezettségeik teljesítése céljából szerződéseket köthetnek az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekkel. Az ilyen szerződéseknek tisztességesnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük, és alapulhatnak a tagállam által meghatározott mintán.

- (4) [...] A tagállamok biztosítják, hogy az engedély megadásának feltételeit és eljárásait teljes mértékben összehangolják, amennyiben az engedélyezési eljárásokban egynél több illetékes hatóság vagy egynél több olyan létesítmény vagy vállalkozás vesz részt, amely hulladékká vált járműveken kíván kezelési műveleteket végezni, mégpedig annak garantálása érdekében, hogy az ezen eljárás tekintetében illetékes valamennyi hatóság hatékony integrált megközelítést alkalmazzon.
- (5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktust fogadjon el, amelyben tisztességes, átlátható és megkülönböztetésmentes feltételek biztosítása érdekében meghatározza a (3a) bekezdésben említett szerződésekre alkalmazandó részletes követelményeket. E végrehajtási jogi aktust az 51. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

2. SZAKASZ

KITERJESZTETT GYÁRTÓI FELELŐSSÉG

16. cikk

Kiterjesztett gyártói felelősség

[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től a gyártók kiterjesztett gyártói felelősséggel tartoznak azon járművekért, amelyeket első alkalommal forgalmaznak valamely tagállam területén. A kiterjesztett gyártói felelősségi rendszernek [...] [...] összhangban kell lennie a 2008/98/EK irányelv 8. és 8a. cikkével, és meg kell felelnie e fejezet követelményeinek.

A kiterjesztett gyártói felelősségnek magában kell foglalnia a gyártók azon kötelezettségét, hogy biztosítsák az alábbiakat:

- a) azokat a járműveket, amelyeket első alkalommal forgalmaztak valamely tagállam területén, és amelyek hulladékká válnak
 - i. a 23. cikkel összhangban gyűjtsék;
 - ii. a 27. cikkel összhangban kezeljék;

- b) az a) pontban említett, hulladékká vált járműveket kezelő hulladékgazdálkodási üzemeltetők teljesítsék a 34. cikkben meghatározott célértékeket.

A legkülső régiók tekintetében a tagállamok kiigazíthatják a gyártók kötelezettségeit a szolgáltatás garantálása és a hulladékká vált járművek kezelésével kapcsolatos költségek fedezése érdekében, figyelembe véve e régiók jellemzőit.

A 2008/98/EK irányelv 8a. cikke (3) bekezdésének e) pontjában említett információkon túlmenően a gyártóknak évente egyszer közzé kell tenniük honlapjukon a kereskedelmi és ipari titoktartásra is figyelemmel az őket megbízó gyártók által végzett hulladékjármű-gyűjtéssel, valamint az újrahasználásra és újrafeldolgozásra, az újrahasználásra és hasznosításra, továbbá a műanyag újrafeldolgozására vonatkozó célértékek e gyártók általi elérésével kapcsolatos információkat.

[...] 17. cikk

Gyártói felelősségi szervezet

- (1) A gyártók kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségeiket teljesíthetik egyénileg, vagy egy, a [...] 18. cikkel összhangban felhatalmazott gyártói felelősségi szervezetet is megbízhatnak azzal, hogy teljesítse a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségeiket a nevükben.

A tagállamok intézkedéseket fogadhatnak el annak előírása érdekében, hogy a gyártók egy gyártói felelősségi szervezetet bízzanak meg a 16. cikkben megállapított kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségeik teljesítésével.

- (2) A gyártói felelősségi szervezeteknek biztosítaniuk kell a birtokukban lévő adatok bizalmas kezelését a védett információk, illetve az egyes gyártókhoz vagy a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében azok [...] meghatalmazott képviselőihez közvetlenül visszavezethető információk tekintetében.

- (3) A 2008/98/EK irányelv 8a. cikke (3) bekezdésének e) pontjában említett információkon túlmenően a gyártói felelősségi szervezeteknek [...] évente egyszer közzé kell tenniük honlapjukon – a kereskedelmi és ipari titoktartásra is figyelemmel – a hulladékká vált járművek őket megbízó gyártók által végzett gyűjtésével, valamint az újrahasználatra és újrafeldolgozásra, az újrahasználatra és hasznosításra, továbbá a műanyag újrafeldolgozására vonatkozó célértékek e gyártók általi elérésével kapcsolatos információkat.
- (4) A gyártói felelősségi szervezeteknek biztosítaniuk kell [...] a 2008/98/EK irányelv 8a. cikkének (6) bekezdése szerinti, az érdekelt felek közötti rendszeres párbeszédet.

[...] 18. cikk

A kiterjesztett gyártói felelősség teljesítésére vonatkozó felhatalmazás

- (1) A kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek egyéni teljesítése esetén a gyártónak, kollektív teljesítése esetén pedig a kijelölt gyártói felelősségi szervezetnek felhatalmazást kell kérnie az illetékes hatóságtól.
- (2) A felhatalmazás csak annak igazolása esetén adható meg, hogy a 2008/98/EK irányelv 8a. cikke (3) bekezdésének a)–d) pontjában megállapított követelményeket teljesítették, és a gyártó vagy a gyártói felelősségi szervezet által bevezetett intézkedések elegendők az ebben a fejezetben foglalt kötelezettségek teljesítéséhez a tagállam területén a gyártói felelősségi szervezet által képviselt gyártó vagy gyártók által első alkalommal forgalmazott járművek számára tekintettel.

A kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek egyéni teljesítése esetén a gyártót, kollektív teljesítése esetén pedig a kijelölt gyártói felelősségi szervezetet csak akkor lehet nyilvántartásba venni, ha rendelkezik az illetékes hatóság e cikk szerinti felhatalmazásával. Ez nem sérti annak lehetőségét, hogy a 19. cikk szerinti nyilvántartásba vételi eljárást és az e cikk szerinti felhatalmazási eljárást egyetlen eljárásban kombinálják.

- (3) A tagállamok a 14. cikk (3) bekezdésének b) pontjában említett közigazgatási és eljárási szabályokat megállapító intézkedéseikben meghatározzák a felhatalmazási eljárás részleteit, amelyek eltérőek lehetnek attól függően, hogy a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek egyéni, illetve kollektív teljesítésére vonatkoznak-e, valamint meghatározzák a gyártók vagy a gyártói felelősségi szervezetek megfelelésének ellenőrzésére vonatkozó szabályokat, beleértve a gyártók vagy a gyártói felelősségi szervezetek által e célból szolgáltatandó információkat is.
- (4) A gyártónak vagy a gyártói felelősségi szervezetnek indokolatlan késedelem nélkül értesítenie kell az illetékes hatóságot a felhatalmazásban foglalt adatokban bekövetkezett bármilyen változásról vagy bármely, a felhatalmazás feltételeit érintő változásról vagy a működés végleges beszüntetéséről.
- (5) A 2008/98/EK irányelv 8a. cikke (3) bekezdésének d) pontjában előírt önellenőrzési mechanizmust rendszeresen, de legalább háromévente, valamint az illetékes hatóság kérésére el kell végezni annak ellenőrzése érdekében, hogy az említett pontban foglalt rendelkezéseket betartják-e, és a (2) bekezdésben említett felhatalmazási feltételek továbbra is teljesülnek-e. A gyártónak vagy a gyártói felelősségi szervezetnek kérésre önellenőrzési jelentést és szükség esetén korrekciós intézkedési tervre vonatkozó tervezetet kell benyújtania az illetékes hatóság részére. A (6) bekezdés szerinti hatáskörök sérelme nélkül az illetékes hatóság észrevételeket tehet az önellenőrzési jelentéssel és a korrekciós intézkedési terv tervezetével kapcsolatban, és annak minden ilyen észrevételt közölnie kell a gyártóval vagy a gyártói felelősségi szervezettel. A gyártónak vagy a gyártói felelősségi szervezetnek ezen észrevételek alapján kell elkészítenie el és végrehajtania a korrekciós intézkedési tervet.
- (6) Az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy visszavonja a felhatalmazást, ha a gyártó vagy a gyártói felelősségi szervezet már nem felel meg az életciklus végi gyűjtés és kezelés megszervezésére vonatkozó követelményeknek, elmulasztja az illetékes hatóságnak történő jelentéstételt, vagy elmulasztja értesíteni az illetékes hatóságot a felhatalmazás feltételeit érintő bármely változásról vagy a működése beszüntetéséről.

Nyilvántartásba vétel [...]

- (1) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 35 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig a tagállamok létrehozzák a gyártók nyilvántartását, amelynek annak nyomon követésére kell szolgálnia, hogy a gyártók megfelelnek-e e fejezet követelményeinek.

A nyilvántartásban fel kell tüntetni a gyártók honlapjainak más nemzeti nyilvántartásaira mutató linkeket annak érdekében, hogy valamennyi tagállamban meg lehessen könnyíteni a gyártók vagy a [...] meghatalmazott képviselők kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében történő nyilvántartásba vételét, valamint fel kell tüntetni a nyilvántartásba vételi eljárásra vonatkozó információkat tartalmazó nemzeti honlapokra mutató linkeket, amennyiben ilyenek rendelkezésre állnak.

A Bizottság [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot: harminc hónappal e [...]rendelet hatálybalépését követően]-ig létrehoz egy honlapot, amely tartalmazza egyrészt az összes nemzeti nyilvántartás linkjét, megkönnyítendő a gyártók nyilvántartásba vételét valamennyi tagállamban, másrészt – amennyiben rendelkezésre állnak – a nyilvántartásbavételi eljárásra vonatkozó információkat tartalmazó nemzeti honlapok linkjeit.

- (2) A gyártók kötelesek bejegyeztetni magukat az (1) bekezdésben említett nyilvántartásba. Ennek érdekében nyilvántartásbavételi kérelmet kell benyújtaniuk minden olyan tagállamban, ahol a járművet első alkalommal forgalmazzák.

A gyártóknak a nyilvántartásbavételi kérelmet a (8) bekezdés a) pontjában említett elektronikus adatfeldolgozó rendszeren keresztül kell benyújtaniuk.

A gyártók csak akkor forgalmazhatnak járműveket egy adott tagállam piacán, ha őket vagy felhatalmazás esetén a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében [...] meghatalmazott képviselőiket nyilvántartásba vették az adott tagállamban.

- (3) A nyilvántartásbavételi kérelemnek tartalmaznia kell a VIII. melléklettel összhangban benyújtandó információkat. A tagállamok szükség esetén további információkat vagy dokumentumokat kérhetnek a gyártók nyilvántartásának hatékony használata érdekében.
- (4) A (3) bekezdéstől eltérve, a VIII. melléklet 1. pontjának d) alpontjában említett információkat vagy a (3) bekezdés szerinti nyilvántartásbavételi kérelemben, vagy a [...] 18. cikk szerinti, felhatalmazás iránti kérelemben kell megadni.

(5) Amennyiben a gyártó a [...] 17. cikkel összhangban gyártói felelősségi szervezetet jelölt ki, az e cikk szerinti kötelezettségeket a szervezetnek kell értelemszerűen teljesítenie, kivéve, ha az a tagállam, amelyben a járművet első alkalommal forgalmazták, másként rendelkezik.

(6) Az e cikk szerinti kötelezettségeket a gyártó nevében teljesítheti a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében [...] meghatalmazott képviselő is.

Ha valamely tagállamban egy meghatalmazott képviselő egynél több gyártót képvisel, az adott meghatalmazott képviselőnek külön-külön meg kell adnia minden egyes képviselt gyártó nevét és elérhetőségét.

(7) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az e cikk szerinti nyilvántartásbavételi eljárás és a [...] 18. cikk szerinti felhatalmazási eljárás egyetlen eljárást alkosson, feltéve, hogy a felhatalmazás iránti kérelem megfelel az e cikk (3)–(6) bekezdésében meghatározott követelményeknek.

(8) Az illetékes hatóságnak:

- a) a honlapján elérhetővé kell tennie az elektronikus adatfeldolgozó rendszeren keresztül történő kérelmezési folyamatra vonatkozó információkat;
- b) el kell végeznie a nyilvántartásba vételt, és nyilvántartási számot kell adnia a (2) és a (3) bekezdésben előírt valamennyi információ benyújtását követő legfeljebb 12 hetes időtartamon belül.

(9) Az illetékes hatóság:

- a) szabályokat állapíthat meg a nyilvántartásbavételi követelmények és eljárás tekintetében, anélkül, hogy a (2) és a (3) bekezdésben foglaltakon felül további alapvető követelményeket írna elő;
- b) költségalapú és arányos díjakat számíthat fel a gyártóknak a (2) bekezdésben és a 18. cikk (1) bekezdésében említett kérelmek feldolgozásáért.

(10) Az illetékes hatóság megtagadhatja a gyártó nyilvántartásba vételét, vagy törölheti a gyártót a nyilvántartásból, ha a (3) bekezdésben említett információkat és a kapcsolódó igazoló dokumentumokat nem nyújtják be, vagy azok nem elégségesek, vagy ha a gyártó már nem felel meg a VIII. melléklet 1. pontjának d) alpontjában meghatározott követelményeknek.

Az illetékes hatóságnak törölnie kell a gyártót a nyilvántartásból, ha a gyártó megszűnt.

- (11) A gyártónak, illetve adott esetben a gyártó kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében [...] meghatalmazott képviselőjének vagy annak a gyártói felelősségi szervezetnek, amelyet az általa képviselt gyártók nevében kijelöltek, indokolatlan késedelem nélkül értesítenie kell az illetékes hatóságot a nyilvántartásban szereplő adatokban bekövetkezett bármilyen változásról, valamint a nyilvántartásban szereplő járművek adott tagállam területén történő forgalmazásának végleges beszüntetéséről.
- (12) A gyártónak vagy adott esetben a gyártó kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében [...] meghatalmazott képviselőjének vagy a gyártói felelősségi szervezetnek jelentést kell tennie a nyilvántartásért felelős illetékes hatóság részére a kiterjesztett gyártói felelősséggel kapcsolatos kötelezettségek teljesítéséről.

20. cikk

A gyártók pénzügyi felelőssége

- (1) A gyártó által fizetett pénzügyi hozzájárulásoknak kell fedezniük a gyártó által forgalmazott járművekkel kapcsolatos alábbi költségeket:
- a) azok a költségek, amelyek a hulladékká vált járművek[...] 23–26. cikk követelményeinek teljesítéséhez szükséges gyűjtésével, valamint azoknak ezt követően a gyűjtőhelyről a bontási igazolást kiállító, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe történő szállításával kapcsolatosak, továbbá a hulladékká vált járművek 27–[.../31., 34. és [.../36. cikkben foglalt követelmények teljesítéséhez szükséges kezelésének költségei, feltéve, hogy – [...] a 2008/98/EK irányelv 8a. cikke (4) bekezdésének a)–c) pontja értelmében – figyelembe veszik a hulladékgazdálkodási üzemeltetőknek a használt pótalkatrészek és -alkotóelemek, a szennyezésmentesített, hulladékká vált járművek vagy a hulladékká vált járművekből újrafeldolgozott másodlagos nyersanyagok értékesítéséből származó bevételeit;
 - b) a hulladékká vált járművek gyűjtésének javítását célzó figyelemfelkeltő kampányok lebonyolításának költségei;
 - c) a 25. cikkben említett bejelentési rendszer létrehozásának költségei;

- d) az adatgyűjtés és az illetékes hatóságok felé történő jelentéstétel költségei.

A 2000/53/EK irányelv hatálya alá tartozó, e rendelet hatálybalépése előtt forgalomba hozott járművek esetében és e cikk első albekezdésének a) pontjától és (1a) bekezdésétől eltérve azokban a tagállamokban, ahol a 2000/53/EK irányelv 5. cikke (4) bekezdésének második albekezdésével összhangban a gyártóknak a költségek nem teljes egészét, hanem csak jelentős részét kellett viselniük, az ilyen járművek gyártója által fizetendő pénzügyi hozzájárulásnak a költségek ott említett jelentős részével megegyező szintnek kell megfelelnie.

- (1a) A járművet forgalomba hozó gyártók által fizetett pénzügyi hozzájárulásoknak fedezniük kell az (1) bekezdés a) pontjában említett költségeket az olyan járművek tekintetében is, amelyek esetében a gyártó nem azonosítható vagy megszűnt abban a tagállamban, ahol a jármű hulladékká vált járművé vált, piaci részesedésük arányában.
- (2) Az illetékes hatóságnak a gyártókkal, a gyártói felelősségi szervezetekkel és a hulladékgazdálkodási üzemeltetőkkel szoros együttműködésben nyomon kell követnie:
- a) a gyűjtési, újrafeldolgozási és kezelési műveletek átlagos költségeit és a hulladékgazdálkodási üzemeltetők bevételeit;
 - b) a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek kollektív teljesítése esetén kijelölt gyártói felelősségi szervezetek részére a gyártók által fizetendő pénzügyi hozzájárulások szintjét annak érdekében, hogy a költségeket méltányosan osszák meg az összes érdekelt gazdasági szereplő között.
- (3) A különleges rendeltetésű járműveket forgalmazó gyártók által fizetett pénzügyi hozzájárulások csak az (1) bekezdés a) pontjában említett, az ilyen járművek gyűjtésével és szennyezésmentesítésével kapcsolatos költségeket fedezhetik.
- (4) A kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek egyéni teljesítése esetén a gyártóknak garanciát kell nyújtaniuk azon járművek tekintetében, amelyeket első alkalommal forgalmaznak valamely tagállam területén. Az említett garanciának biztosítania kell, hogy az (1) bekezdésben említett műveleteket finanszírozni fogják ezen járművekkel kapcsolatban.

A garancia összegét azok a tagállamok határozzák meg, amelyekben a járművet első alkalommal forgalmazták, figyelembe véve a 21. cikkben meghatározott kritériumokat.

A garancia formája lehet a gyártó részvétele a hulladékká vált járművek kezelésének finanszírozására szolgáló megfelelő rendszerekben, [...] pénzügyi garancia vagy ezzel egyenértékű biztosítás.

(5) Az EUMSZ 107. és 108. cikkének sérelme nélkül, államilag működtetett gyártói felelősségi szervezetek esetében az ilyen garancia öltheti olyan állami alap formáját, amelyet a gyártók által fizetett díjakból finanszíroznak, és amelyért a szervezetet működtető tagállam egyetemlegesen felel.

(6) Az alapjármű gyártója minősül gyártónak, és arányos hozzájárulásokat szedhet be a típusjóváhagyás későbbi szakaszainak hatálya alá tartozó gyártóktól.

21. cikk

A díjak modulációja

(1) A kiterjesztett gyártói felelősséggel kapcsolatos kötelezettségek kollektív teljesítése esetén a gyártói felelősségi szervezeteknek biztosítaniuk kell, hogy a gyártók által nekik fizetett pénzügyi hozzájárulásokat legalább a következők figyelembevételével modulálják:

- a) a jármű tömege;
- b) az erőátvitel típusa;
- c) azon járműtípus újrafeldolgozhatósági és újrahasználatossági aránya, amelyhez a jármű tartozik, a típusjóváhagyó hatóságnak a 4. cikkel összhangban benyújtott információk alapján;

- d) a jármű engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben történő bontásához szükséges idő, különösen azon alkatrészek és alkotóelemek tekintetében, amelyeket a 30. cikk szerint a zúzás előtt el kell távolítani;
 - e) a jó minőségű újrafeldolgozási folyamatot akadályozó anyagok, például ragasztók, kompozit műanyagok vagy szénszál-erősítésű anyagok aránya;
 - f) a járműben felhasznált, a 6. és a 10. cikkben felsorolt anyagok újrafeldolgozott tartalmának százalékos aránya;
 - g) az 5. cikk (2) bekezdésében említett anyagok jelenléte és mennyisége.
- (2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az [...] 51. cikk (2) bekezdésével összhangban [...] végrehajtási jogi aktust fogadjon el [...] arra vonatkozó részletes szabályok [...] megállapítása céljából, hogy miként kell alkalmazni az (1) bekezdésben meghatározott kritériumokat. E végrehajtási jogi aktust az 51. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

22. cikk

A más tagállamban hulladékká váló járművek tekintetében létrehozott költségmegosztási mechanizmus

- (1) Amennyiben a jármű egy olyan tagállamban válik hulladékká, amely nem azonos azzal a tagállammal, amelynek területén a járművet először forgalmazták, és nem azonosítható gyártó annak a tagállamnak a területén, ahol a jármű hulladékká vált, annak a gyártónak, [...] amely a járművet forgalomba hozta, vagy az e cikk (2) bekezdésében említett gyártói felelősségi szervezetnek – amennyiben a [...] 17. cikkel összhangban kijelölték – biztosítani kell, hogy sor kerüljön a 20. cikkben említett hulladékgazdálkodási műveletek [...] költségeinek megtérítésére azon más tagállambeli hulladékgazdálkodási üzemeltetők számára, amelyeknél azok felmerültek.
- (2) Annak a gyártónak, amely egy járművet forgalomba hoz, vagy a gyártói felelősségi szervezetnek – amennyiben a [...] 17. cikkel összhangban kijelölték – abban a tagállamban, ahol a gyártó a járművet forgalomba hozta:

- a) [...] meghatalmazott képviselőt kell kijelölnie írásbeli meghatalmazás útján minden egyes tagállamban a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében;
- b) határokon átnyúló együttműködési mechanizmusokat kell létrehoznia a 20. cikkben említett hulladékgazdálkodási műveleteket végző hulladékgazdálkodási üzemeltetőkkel.

- (2a) A tagállamok kérhetik a járműtulajdonosoktól, hogy a 20. cikk (1) bekezdésében említett hulladékgazdálkodási műveletek költségeinek fedezésére igazgatási díjat fizessenek az adott tagállamban első alkalommal nyilvántartásba vett használt járművek, illetve az adott tagállamban első alkalommal nyilvántartásba vett olyan járművek után, amelyek tekintetében nem azonosítható gyártó. Az igazgatási díj nem haladhatja meg a 20. cikk (1) bekezdése szerinti pénzügyi hozzájárulás összegét.
- (3) Az a tagállam, amelyben a jármű hulladékká vált, nyomon követi, hogy a gyártók vagy a [...] 17. cikkel összhangban kijelölt gyártói felelősségi szervezetek megfelelnek-e az (1) és a (2) bekezdésnek. A nyomon követésnek a gyártók vagy a [...] 17. cikkel összhangban kijelölt gyártói felelősségi szervezetek által az (1) és a (2) bekezdés végrehajtása, különösen az (1) bekezdésben említett hulladékká vált járművek kezelésével kapcsolatos költségek kiszámítása és megosztása tekintetében az illetékes hatóságnak bejelentett és ellenőrzött információkon kell alapulnia, kellő figyelmet fordítva az üzleti titoktartásra és az egyéb versenyszempontokra.
- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy amennyiben az e cikknek való megfelelés és az egységes piac torzulásának elkerülése érdekében szükséges, valamint figyelembe véve a tagállamok által a (2) és a (3) bekezdésben említett együttműködési és nyomonkövetési tevékenységek keretében szolgáltatott információkat, e rendelet 50. cikkével összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyekben részletes szabályokat állapít meg a gyártók, a tagállamok és a hulladékgazdálkodási üzemeltetők kötelezettségeire, valamint az (1) bekezdésben említett mechanizmusok jellemzőire vonatkozóan.

3. SZAKASZ

A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEK GYŰJTÉSE

23. cikk

A hulladékká vált járművek gyűjtése

- (1) A gyártóknak vagy – amennyiben a [...] 17. cikkel összhangban kijelölték – a gyártói felelősségi szervezeteknek gyűjtőrendszereket [...] kell létrehozniuk, vagy részt kell venniük azok létrehozásában, [...] minden [...] olyan jármű vonatkozásában, amelyet valamely tagállam területén első alkalommal forgalmaztak, és amely jármű hulladékká vált.

A tagállamok elfogadják a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a gyártók vagy – amennyiben a [...] 17. cikkel összhangban kijelölték – a gyártói felelősségi szervezetek valamennyi hulladékká vált járműre vonatkozóan gyűjtőrendszereket hozzanak létre.

- (2) A gyártóknak vagy – amennyiben a [...] 17. cikkel összhangban kijelölték – a gyártói felelősségi szervezeteknek biztosítaniuk kell, hogy az (1) bekezdésben említett gyűjtőrendszerek:
- a) lefedjék a tagállam teljes területét;
 - b) [...] tekintetében kellő számú engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény vagy gyűjtőhely álljon rendelkezésre, figyelembe véve a népesség nagyságát és sűrűségét, valamint a hulladékká vált járművek várható mennyiségére, nem csupán azokra a területekre korlátozva, ahol a gyűjtés és az azt követő kezelés a legjövedelmezőbb;
 - c) biztosítsák a járművek javításából származó hulladék alkatrészek gyűjtését;
 - d) tegyék lehetővé a hulladékká vált járművek gyűjtését minden márka tekintetében, függetlenül azok származásától;
 - e) tegyék lehetővé a hulladékká vált járművek ingyenes [...] átvételét a gyűjtőhelyeken vagy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekben a 24. cikk (2) bekezdésében meghatározottak szerint.

- (3) A gyártóknak vagy – amennyiben a [...] 17. cikkel összhangban kijelölték – a gyártói felelősségi szervezeteknek a honlapjukon közzé kell tenniük és rendszeresen frissíteniük kell a gyűjtőhelyek és az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények jegyzékét, és oktató kampányokat kell folytatniuk, amelyek népszerűsítik a hulladékká vált járművek gyűjtőrendszerét, és felhívják a figyelmet a hulladékká vált járművek nem megfelelő gyűjtésének és kezelésének környezeti következményeire. A tagállamok előírhatják, hogy az oktatási kampányokat a tagállamon belül mind a gyártókkal, mind pedig – amennyiben a 17. cikkel összhangban kijelölték – a gyártói felelősségi szervezetekkel és az illetékes hatóságokkal együttműködve koordinálni kell.
- (4) A tagállamok az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményektől eltérő [...] gyűjtőhelyek számára is engedélyezhetik, hogy hulladékká vált járműveket [...] gyűjtsenek.
- [...]

A gyűjtőhelyeknek a 2008/98/EK irányelv 23. cikkével összhangban engedélyt kell szerezniük az illetékes hatóságtól, és meg kell felelniük a kiadott engedélyben megállapított feltételeknek.

Az engedély kiadása érdekében az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy az ilyen létesítmény vagy vállalkozás rendelkezik-e a következő kötelezettségek teljesítéséhez szükséges kapacitással:

- a) [...] a hulladékká vált járművek gyűjtése és ideiglenes tárolása [...] a VII. melléklet A. részének megfelelően;
- b) [...] az összegyűjtött, hulladékká vált járművek engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények részére történő átadására való felkészülés a folyadékok véletlenszerű szivárgásának és a gyűjtőhelyre való jogosulatlan belépésnek a megelőzésével;
- ba) az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe történő szállítás megszervezése, amikor a gyűjtőhelyen egyidejűleg nyolc vagy több hulladékká vált járművet tárolnak; és
- c) annak garantálása, hogy a hulladékká vált jármű átvételétől számított egy [...] hónapon belül minden összegyűjtött, hulladékká vált járművet átszállítsanak egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe; [...]

[...] [...]

- (5) A gyűjtőhelyeknek [...] elektronikus formátumú dokumentumot kell kiállítaniuk a jármű tulajdonosa részére, amely igazolja a hulladékká vált jármű átvételét, és e dokumentumot a 25. cikk (2) bekezdésével összhangban létrehozott elektronikus bejelentési eljárás útján el kell juttatniuk a tagállam megfelelő hatóságaihoz, beleértve a 14. cikk szerint kijelölt illetékes hatóságokat is.

24. cikk

A hulladékká vált járművek leadása [...]

- (1) A hulladékká vált jármű tulajdonosának és a járműtulajdonos nevében eljáró bármely gazdasági szereplőnek indokolatlan késedelem nélkül le kell adnia a járművet egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménynek vagy gyűjtőhelynek. [...]
- (2) A hulladékká vált jármű – beleértve a jármű javítása vagy karbantartása nyomán beépített tartalék vagy cserealkatrészeket – [...] engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe vagy egy gyűjtőhelyre történő leadásának ingyenesnek kell lennie a jármű utolsó tulajdonosa számára, kivéve, ha a hulladékká vált járműben már nincsenek meg a jármű alapvető alkatrészei vagy alkotóelemei [...], vagy ha a hulladékká vált jármű olyan hulladékot tartalmaz, amely a hulladékká válását követően került bele.

E cikk alkalmazása céljából az alapvető alkatrészek a következők:

- a) elektromos meghajtású motorok, beleértve azok motorházát és a hozzájuk tartozó vezérlőegységeket, huzalokat és más alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat;
- b) az (EU) 2023/1542 rendelet 3. cikkének 14. pontjában meghatározott elektromosjármű-elem, illetve -akkumulátor;
- c) motorok;
- d) katalizátorok;
- e) sebességváltók;
- f) karosszéria.

Hiányzó elektromosjármű-elem, illetve -akkumulátor esetén a hulladékká vált jármű leadásának ingyenesnek kell maradnia, ha az utolsó tulajdonos olyan dokumentációt nyújt be, amely bizonyítja, hogy az elemet, illetve akkumulátort egy vállalkozó az (EU) 2023/1542 rendelettel összhangban kezelte.

- (3) A (2) bekezdésben meghatározott követelmények nem alkalmazandók azokra a járművekre, amelyeket a biztosítótársaságok műszaki totálkárosnak nyilvánítottak.

25. cikk

Bontási igazolás

- (1) A hulladékká vált járműnek az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe történő leadását követően az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek bontási igazolást kell kiállítaniuk [...] az utolsó járműtulajdonos részére. A bontási igazolást [...] a IX. mellékletben foglalt mintának megfelelően kell kiállítani. Ez a kötelezettség nem alkalmazandó az olyan, L kategóriájú járművekre, amelyeket az érintett tagállamban nem kell nyilvántartásba venni.
- (2) A bontási igazolást elektronikus formátumban kell kiállítani, és elektronikus bejelentési eljárás útján kell benyújtani a tagállam megfelelő hatóságainak, beleértve a 14. cikk szerint kijelölt illetékes hatóságokat is. Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménynek az elektronikus értesítés egy példányát az utolsó járműtulajdonos és a járműtulajdonos nevében eljáró minden gazdasági szereplő rendelkezésére kell bocsátania.
- (3) Ha a hulladékká vált járművet, amelyre egy tagállamban bontási igazolást állítottak ki, egy másik tagállamban vették nyilvántartásba, az azon tagállam által [...] kijelölt [...] releváns hatóságoknak, ahol a bontási igazolást kiállították, tájékoztatniuk kell a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam [...] által kijelölt [...] releváns hatóságokat arról, hogy a szóban forgó járműre vonatkozóan bontási igazolást állítottak ki.
- (4) A [...] releváns járműnyilvántartó hatóságok csak azt követően törölhetik a hulladékká vált járművet a nyilvántartásból, hogy megkapták az adott jármű bontási igazolását.
- (5) A valamely tagállamban kiadott bontási igazolásokat az összes többi tagállamban el kell ismerni.

26. cikk

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

4. SZAKASZ

A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEK KEZELÉSE

27. cikk

Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények kötelezettségei

- (1) Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek biztosítaniuk kell, hogy a hulladékká vált járműveket, azok alkatrészeit, alkotóelemeit és anyagait, valamint a járművek javításából származó hulladék alkatrészeket az engedélyeikben meghatározott feltételeknek megfelelően, valamint e rendelettel összhangban vegyék át és kezeljék.
- (2) [...]
- (3) Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények kötelesek:
 - a) minden hulladékká vált járművet, valamint azok alkatrészeit, alkotóelemeit és anyagait a VII. melléklet A. részében meghatározott minimumkövetelményeknek megfelelően tárolni, még ha a tárolás ideiglenes is;
 - b) minden hulladékká vált járművet szennyezésmentesíteni a 29. cikknek és a VII. melléklet B. részében meghatározott minimumkövetelményeknek megfelelően;
 - c) [...] a 30. és a 31. cikknek megfelelően eltávolítani a VII. melléklet C. részében felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket a hulladékká vált járműből;

- d) minden hulladékká vált járművet, valamint azok alkatrészeit, alkotóelemeit és anyagainak e rendelet 28., 29., 30., 31., 32., 35. és 36. cikkével, valamint VII. mellékletével, a hulladékhierarchiával és a 2008/98/EK irányelv 4. cikkében megállapított általános követelményekkel összhangban kezelni[...];
- e) biztosítani, hogy a hulladékká vált járművek (2) bekezdésben említett kezelése a 34. cikkben meghatározott célértékek teljesítését eredményezze, és kötelesek adott esetben a 2010/75/EU irányelv 3. cikkének 10. pontjában meghatározott elérhető legjobb technikákat alkalmazni.

A 2008/98/EK irányelv 35. cikkében meghatározott követelményeken túlmenően az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek 3 évig elektronikusan kell tárolniuk a hulladékká vált járműveken végzett minden, az a)–e) pontban említett kezelési művelet jegyzőkönyvét, és a megfelelő nemzeti hatóságok kérésére be kell tudniuk mutatni ezeket az információkat.

(4)[...] [...]A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 50. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a hulladékká vált járművek kezelési minimumkövetelményeinek a hulladékkezelési technológiák terén bekövetkezett tudományos és műszaki fejlődéshez való hozzáigazítása révén módosítsa a VII. mellékletet, többek között a következő módokon:

- a) alkatrészeknek és alkotóelemeknek a VII. melléklet C. részébe való felvétele, onnan való törlése, illetve felülvizsgálata;
- b) a VII. melléklet G. részének 2. pontjában felsorolt kimeneti frakciókra vonatkozó célértékek felülvizsgálata;
- c) a VII. melléklet G. részének 2b. pontjában felsorolt alumíniumötvözet-típusok jegyzékének bővítése;
- d) további minőségi követelmények beillesztése az újrafeldolgozható műanyagok elkülönítésének fokozása érdekében, valamint a VII. melléklet G. részének 2. pontjára alkalmazandó, a későbbi újrafeldolgozási technológiákra vonatkozó célértékek meghatározása.[...]

(5) A tagállamok arra ösztönzik az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeket, hogy az 1221/2009/EK rendelettel összhangban vezessenek be tanúsított környezetvédelmi vezetési rendszereket.

A zúzásra vonatkozó általános követelmények

- (1) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított [...] 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től az engedélyezett hulladékkezelő létesítményeknek és zúzási műveleteket végző egyéb hulladékgazdálkodási üzemeltetőknek kérelmezniük kell, hogy a részükre zúzásra leadott, hulladékká vált járműveket, vagy az N2, N3, M2, M3 és O kategóriájú, hulladékká vált járművek alvázából vagy karosszériájából származó, zúzás vagy darabolás céljára részükre leadott nagy szerkezeti alkatrészeket és alkotóelemeket [...]:
 - a) [...] a 29. cikknek megfelelően szennyezésmentesítsék, alkatrészeiket és alkotóelemeiket pedig a 30. cikknek megfelelően eltávolítsák; és
 - b) kísérje az érintett hulladékká vált járműre kiadott bontási igazolás másolata.
- (2) Az olyan, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények és hulladékgazdálkodási üzemeltetők, amelyek zúzási műveleteket végeznek, és amelyek az (1) bekezdésben meghatározott követelményeknek meg nem felelő, hulladékká vált járműveket vesznek át, kötelesek:
 - a) bejelenteni a meg nem felelést az illetékes hatóságnak, beleértve annak a természetes vagy jogi személynek a nevét és elérhetőségét, aki vagy amely a hulladékká vált járművet zúzás céljából az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény vagy más hulladékgazdálkodási üzemeltető részére leadta;
 - b) tartózkodni az említett, hulladékká vált járműveknek a zúzási műveleteik során történő használatától, kivéve ha az illetékes hatóság engedélyezi az ilyen műveleteket, vagy amíg meg nem történnek a szükséges lépések a hulladékká vált járműnek a 29. és a 30. cikkel összhangban történő kezelése és a 25. cikk szerinti bontási igazolás kiállítása érdekében.
- (3) A hulladékká vált járművek zúzását végző, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények és hulladékgazdálkodási üzemeltetők [...] csak abban az esetben zúzhatják a hulladékká vált járműveket, azok alkatrészeit, alkotóelemeit és anyagait [...] egyéb hulladékokkal együtt, ha teljesülnek a VII. melléklet G. részének 1. és 2. pontjában foglalt kritériumok és határértékek.

A hulladékká vált járművek szennyezésmentesítése

- (1) A hulladékká vált jármű engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben történő leadásától számított [...] 30 napon belül a létesítménynek a VII. melléklet B. részében meghatározott minimumkövetelményeknek megfelelően a további kezelés előtt mentesítenie kell e járműveket a szennyezéstől.
- (2) A VII. melléklet B. részében felsorolt közegeket és folyadékokat elkülönítetten kell gyűjteni és tárolni a VII. melléklet A. részében meghatározott követelményeknek megfelelően. A hulladékolajokat a többi közegtől és folyadéktól elkülönítve kell gyűjteni és tárolni, és a 2008/98/EK irányelv 21. cikkével összhangban kell kezelni.
- (3) Az 5. cikk (2) bekezdésében említett anyagokat tartalmazó alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat el kell távolítani a hulladékká vált járművekből, és a 2008/98/EK irányelv 17. cikkével összhangban kell kezelni.
- (4) Az elemeket, illetve akkumulátorokat külön kell eltávolítani a hulladékká vált járművekből, és egy további kezelés céljára kijelölt helyen kell tárolni az (EU) 2023/1542 rendelet[...] 70. cikkének (3) bekezdésével összhangban.
- (5) A szennyezésmentesített alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat a 2008/98/EK irányelv 18. és 19. cikkének megfelelően kell kezelni és megjelölni.
- (6) Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény köteles a VII. melléklet B. részének 3. pontjában felsorolt információk rögzítésével dokumentálni a hulladékká vált járművek szennyezésmentesítését, és ezeket az információkat minden naptári évre vonatkozóan bejelenteni a hulladékká vált járművek gyűjtésének helye szerinti tagállam illetékes hatósága részére a naptári év végétől számított hat hónapon belül, a tagállam illetékes hatósága által megjelölt formátumban.

Az alkatrészek és alkotóelemek zúzás előtti, újrahasználat és újrafeldolgozás céljából történő kötelező eltávolítása

- (1) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek biztosítaniuk kell, hogy a VII. melléklet C. részében felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket zúzás vagy tömörítés előtt eltávolítsák a hulladékká vált járműből, miután a 29. cikkben említett szennyezésmentesítési műveleteket elvégezték, mégpedig az újrahasználható, az újragyártható vagy a felújítható alkatrészek és alkotóelemek esetében a 31. cikknek megfelelően roncsolásmentes módon.

Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek biztosítaniuk kell, hogy az első albekezdésnek megfelelően eltávolított, nem újrahasználható, nem újragyártható és nem felújítható alkatrészeket és alkotóelemeket a VII. melléklet F. részében meghatározott kezelési követelményeknek megfelelően újrafeldolgozásra küldjék.

- (2) [...] A nem újrahasználható, nem újragyártható és nem felújítható alkatrészeket vagy alkotóelemeket a zúzás előtt nem kötelező eltávolítani, ha az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény bizonyítja, hogy a zúzalékkezelési technológiák ugyanolyan hatékonysággal [...] különbítik el az anyagokat [...] a VII. melléklet [...]C. részének második oszlopában felsorolt alkatrészekről és alkotóelemekről, mint a kézi bontási eljárások vagy a félig automatizált szétszerelési eljárások, és hogy teljesülnek a VII. melléklet G. részének 1. és 2. pontjában foglalt kritériumok és határértékek.

Az első albekezdés alkalmazása céljából az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménynek meg kell adnia a VII. melléklet G. részének 3. pontjában felsorolt információkat.

- (3) A 2008/98/EK irányelv 35. cikkében meghatározott kötelezettségeken túlmenően az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek nyilvántartást kell vezetniük azokról a hulladékká vált járművekről, amelyeket a (2) bekezdés szerint az alkatrészek, alkotóelemek és anyagok előzetes eltávolítása nélkül dolgoznak fel, beleértve a hulladékkezelő létesítmény nevét és címét, valamint a hulladékká vált érintett járművek járműazonosító számát (VIN).

Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek az első albekezdésben említett nyilvántartásokban szereplő információkat a 49. cikk (6) bekezdésével összhangban az illetékes hatóság rendelkezésére kell bocsátaniuk.

31. cikk

Az eltávolított alkatrészekre és alkotóelemekre vonatkozó követelmények

(1) Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek a hulladékká vált járműből a 30. cikk (1) bekezdésének megfelelően eltávolított [...] valamennyi alkatrészt és alkotóelemet értékelniük kell [...] annak megállapítása érdekében, hogy alkalmasak-e:

- a) újrahasználatra a VII. melléklet D. része 1. pontjának a) alpontjával összhangban;
- b) újragyártásra vagy felújításra a VII. melléklet D. része 1. pontjának b) alpontjával összhangban;
- c) újrafeldolgozásra; vagy
- d) egyéb kezelési műveletekre, figyelembe véve a VII. melléklet F. részében foglalt különös kezelési követelményeket.

[...]

Az értékelést különösen az első albekezdésben említett eljárások elvégzésének műszaki megvalósíthatósága és a járműbiztonsági követelmények figyelembevételével kell elvégezni.

[...]

(2) [...] Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények kötelesek:

- [...] a) a VII. melléklet D. része 2. pontjának megfelelően [...] felcímkézni az újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra alkalmas eltávolított alkatrészeket és alkotóelemeket;

[...] [...]

b) megfelelő védelmet biztosítani az alkatrészek és alkotóelemek szállítása, be- és kirakódása során bekövetkező károkkal szemben;

c) rendelkezésre bocsátani az újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra szánt alkatrészek vagy alkotóelemek átadásával kapcsolatos számla vagy szerződés egy példányát.

(3) A VII. melléklet E. részében felsorolt alkatrészek és alkotóelemek nem használhatók újra, kivéve ha az elvégzett műszaki értékelés megerősíti, hogy ezen alkatrészek és alkotóelemek használata megfelel az (EU) 2018/858 rendeletben a járművekre vonatkozóan meghatározott, alkalmazandó követelményeknek. Ezeket a cserealkatrészeket csak akkor lehet újrahasználat céljából átadni egy másik gazdasági szereplő részére, ha azok beépítését képesített javítási és karbantartási szolgáltató fogja végezni.

(4) Az újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra alkalmasnak minősített alkatrészek és alkotóelemek nem tekinthetők hulladéknak. Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények az elvégzett értékelést igazoló dokumentációt kötelesek kérésre a megfelelő nemzeti hatóságok rendelkezésére bocsátani, beleértve azt az esetet is, amikor az alkatrészeket és alkotóelemeket újrahasználat, újragyártás vagy felújítás céljából szállítják.

(5) A (4) bekezdésben meghatározott rendelkezések nem alkalmazandók az olyan, hulladékká vált járművekből eltávolított elemekre, illetve akkumulátorokra, amelyekre az (EU) 2023/1542 rendelet alkalmazandó.

32. cikk

Használt, újragyártott vagy felújított alkatrészek és alkotóelemek kereskedelme

(1) *[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től a használt, újragyártott vagy felújított pótalkatrészeket és -alkotóelemeket [...] [...] értékesítő gazdasági szereplő köteles [...]:*

[...] biztosítani, hogy az alkatrészeket és alkotóelemeket [...] ellássák a 31. cikk (2) bekezdésének a) pontja szerinti címkézéssel;

[...].

- (2) A használt, újragyártott vagy felújított alkatrészek és alkotóelemek fogyasztók részére történő értékesítése esetén a gazdasági szereplőknek biztosítaniuk kell, hogy ezek az alkatrészek és alkotóelemek a rendeltetésszerű használat során képesek legyenek fenntartani szükséges funkcióikat és teljesítményüket, és megfeleljenek az (EU) 2019/771 irányelvvel összhangban az értékesített árukra alkalmazandó egyéb követelményeknek.
- (3) Ezek a követelmények az alkalmazott kereskedési technikától függetlenül alkalmazandók, többek között az (EU) 2022/2065 rendelet 3. cikkének i) pontjában meghatározott online platformokon keresztül történő értékesítésre is.

33. cikk

Alkatrészek és alkotóelemek újrahasználat, újragyártása és felújítása

- (1) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től a tagállamok alkalmazzák az ahhoz szükséges ösztönzőket, hogy előmozdítsák az alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatát, újragyártását és felújítását, függetlenül attól, hogy ezek eltávolítására a jármű használati vagy életciklus végi szakaszában került-e sor.

Az első[...] albekezdésben említett ösztönzők kiterjedhetnek az alábbiakra:

- a) annak előírása, hogy a karbantartási és javítási szolgáltatók ajánlják fel az ügyfeleknek, hogy a járművet használt, újragyártott vagy felújított pótalkatrészekkel és -alkotóelemekkel javítják meg, amellett, hogy felkínálják a jármű új alkatrészekkel és alkotóelemekkel történő javítását, feltéve, hogy ezt a követelményt úgy alakítják ki, hogy az ne járjon túlzott költségekkel vagy adminisztratív terhekkel a mikro- és kisvállalkozások számára;
- b) gazdasági ösztönzők alkalmazása[...].

A Bizottság elősegíti az ilyen ösztönzőkkel kapcsolatos információk és legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét.

- (2) A Bizottság figyelemmel kíséri a tagállamok által nyújtott ösztönzők hatékonyságát.

34. cikk

Újrahasználati, újrafeldolgozási és hasznosítási célértékek

- (1) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = a rendelet hatálybalépésének napjától számított 36 hónapot követő naptári év első napja]-ig a tagállamok [...] elfogadják a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a gyártók vagy – amennyiben a [...] 17. cikkel összhangban kijelölték – a gyártói felelősségi szervezetek teljesítsék a hulladékgazdálkodási üzemeltetők által [...] teljesítendő alábbi célértékeket:
- a) az újrahasználatnak és a hasznosításnak együttesen az elemek, illetve akkumulátorok nélkül számított járművenkénti átlagos tömeg legalább 95 %-ának kell lennie évente;
 - b) az újrahasználatnak és az újrafeldolgozásnak együttesen az elemek, illetve akkumulátorok nélkül számított járművenkénti átlagos tömeg legalább 85 %-ának kell lennie évente.
- (2) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = a rendelet hatálybalépésének napjától számított 60 hónapot követő naptári év első napja]-ig a tagállamok elfogadják a szükséges intézkedéseket a gyártók, illetve – amennyiben a [...] 17. cikkel összhangban kijelölték – a gyártói felelősségi szervezetek számára annak biztosítása érdekében, hogy a hulladékgazdálkodási üzemeltetők elérjék a műanyagok újrafeldolgozására vonatkozó, a hulladékká vált járművekben lévő műanyagok teljes átlagos tömegének legalább 30 %-át kitevő éves célértéket [...].
- [...]Az újrafeldolgozott műanyag tömegéből és az első albekezdésben említett műanyagok összességéből ki kell zárni az elasztomereket, a párnázásra használt poliuretán haboktól eltérő, hőre keményedő anyagokat, valamint az (EU) 2019/1021 rendelet 7. cikkében [...]említett bármely anyagot tartalmazó vagy azzal szennyezett műanyagokat, amennyiben az említett rendelet IV. mellékletében foglalt küszöbértékeket túllépik.[...]

35. cikk

A nem inert hulladék lerakásának tilalma

[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től [...] a hulladékká vált járművekből származó, [...]a zúzógépből keletkező nehéz és könnyű frakciók nem inert hulladékot tartalmazó [...], **hulladékkezelés utáni maradékai** nem vehetők át a hulladéklerakóban, amennyiben meghaladják a VII. melléklet G. része 2. pontjának c) és d) alpontjában foglalt határértékeket.

36. cikk

A hulladékká vált járművek szállítása

(1) A hulladékká vált járművek kezelése az érintett tagállamon kívül vagy az Unión kívül is elvégezhető, feltéve, hogy a hulladékká vált járművek vagy a kezelési folyamatuk során keletkező hulladék szállítása megfelel az [...] (EU) 2024/1157 rendeletnek.

(1a) Annak érdekében, hogy különbséget lehessen tenni a használt járművek, valamint a hulladékká vált járművek között, a tagállamok illetékes hatóságai a 37. cikkben és az I. mellékletben meghatározott követelményeknek való megfelelés szempontjából ellenőrizhetik azokat a használtjármű-szállítmányokat, amelyekről feltételezhető, hogy valójában hulladékká vált járművek szállítmányai, és ennek megfelelően nyomon követhetik az ilyen szállítmányokat.

Amennyiben valamely tagállam illetékes hatóságai megállapítják, hogy egy használt jármű tervezett szállítása egy vagy több hulladékká vált járművet érint, a feltételezhetően hulladékká vált járművek megfelelő elemzésének, ellenőrzésének és tárolásának költségei a szállítást szervező személyekre terhelhetők.

(2) A hulladékká vált járműveknek az (1) bekezdéssel összhangban az Unióból harmadik országba történő szállítása csak akkor számíthat bele a 34. cikkben meghatározott kötelezettségek és célértékek teljesítésébe, ha a hulladékká vált járművek exportőre a rendeltetési hely szerinti illetékes hatóság által jóváhagyott igazoló okmányt nyújt be, amely bizonyítja, hogy a hulladékkezelést az e rendeletben meghatározott követelményekkel, valamint az emberi egészség és a környezet védelmére vonatkozóan más uniós jogszabályokban meghatározott követelményekkel körülbelül egyenértékű feltételek mellett végezték.

V. FEJEZET

A HASZNÁLT ÉS A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEK KÖZÖTTI KÜLÖNBSÉGTÉTEL [...]

1. SZAKASZ[...]

[...]37. cikk

A használt és a hulladékká vált járművek közötti különbségtétel

- (1) A használt jármű tulajdonjogának átruházása céljából a jármű tulajdonosának képesnek kell lennie [...] dokumentációt bemutatni az érintett jármű tulajdonjogának megszerzésében érdekelt bármely természetes vagy jogi személy [...] számára arra vonatkozóan, hogy [...] a jármű nem hulladékká vált jármű. [...] Ennek a dokumentációnak az I. melléklet szerinti értékelésből vagy egy érvényes műszaki vizsgálati bizonyítványból kell állnia.

Az első albekezdés nem alkalmazandó abban az esetben, ha a közlekedésre alkalmas műszaki állapotú járművek tulajdonjogát olyan természetes személyek ruházzák át, akik nem gazdasági szereplők, a távollevők között kötött szerződéssel vagy online platformokon történő értékesítések kivételével.

Ha a jármű tulajdonjogát gazdasági szereplő ruházza át, ennek a gazdasági szereplőnek az első albekezdésben említett dokumentációt a tulajdonjog átruházásának időpontjától számított legalább két évig meg kell őriznie.

- (2) A gazdasági totálkárosnak nyilvánított jármű tulajdonjogának átruházása céljából a jármű tulajdonosának az (1) bekezdésben meghatározott követelményeken túlmenően a következő dokumentációt is rendelkezésre kell bocsátania:
- a) a biztosítótársaság által végzett értékelésen alapuló kártörténet egy példánya;
 - b) az ahhoz szükséges javítások becsült költsége, hogy a járművet a 2014/45/EU irányelv szerinti műszaki vizsgálaton való megfeleléshez szükséges műszaki állapotba lehessen hozni.
- (3) Az (1) bekezdés második albekezdésének sérelme nélkül, az (1) és a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket az alkalmazott kereskedési technikától függetlenül alkalmazni kell, legyen szó akár gazdasági szereplőket célzó aukciókról, távollevők között kötött szerződésekről vagy online platformokról.
- (4) A balesetet szenvedett jármű sérülésének értékelésekor a biztosítótársaságnak vagy a nevében értékelést végző bármely más járműszakértőnek azt is értékelnie kell, hogy a jármű az I. melléklet szerinti, hulladékká vált jármű-e vagy sem.
- A biztosítótársaságoknak [...] biztosítaniuk kell, hogy az illetékes hatóságok legalább évente egyszer megkapják a következők jegyzékét:
- a) minden olyan jármű járműazonosító száma, amelyet gazdasági totálkárossá nyilvánítottak, megjelölve az I. mellékletnek megfelelően hulladékká vált járműnek minősülő járműveket;
 - b) minden olyan jármű járműazonosító száma, amelyet műszaki totálkárossá nyilvánítottak.
- (5) Amennyiben kétség merül fel azzal kapcsolatban, hogy a használt jármű hulladékká vált jármű-e, az illetékes hatóságok megkövetelhetik a jármű tulajdonosától, hogy nyújtson be dokumentációt arra vonatkozóan, hogy az érintett jármű nem hulladékká vált jármű. Ennek a dokumentációnak az I. melléklet szerinti értékelésből vagy egy új érvényes műszaki vizsgálati bizonyítványból kell állnia.
- (5a) Az I. melléklet szerinti értékelésre vonatkozó adminisztratív és eljárási követelményeket megállapító intézkedések elfogadásakor a tagállamok tovább pontosíthatják a javítási költségek értékelésére vonatkozó kritériumokat is.

- (6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy e rendelet 50. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa az I. melléklet A. részében, B. részében és C. része 1. szakaszának 1. pontjában felsorolt, annak megállapítására szolgáló kritériumokat, hogy valamely használt jármű hulladékká vált jármű-e, feltéve, hogy a nyomkövethetőség, a javíthatóság és a biztonság terén történt technológiai fejlődés indokolja azon esetek korlátozását, amikor a járművet hulladékká vált járműnek kell tekinteni.

2. SZAKASZ

[...]

[...]VA. FEJEZET

HASZNÁLT JÁRMŰVEK KIVITELE HARMADIK ORSZÁGOKBA

37a. cikk

Illetékes hatóság

- (1) A tagállamok kijelölnék egy vagy több, az e fejezetben foglalt kötelezettségek tekintetében felelős illetékes hatóságot.
- (2) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 12 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig a tagállamok értesítik a Bizottságot az (1) bekezdés alapján kijelölt illetékes hatóságok nevééről és címéről. A tagállamok indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatják a Bizottságot az illetékes hatóságok nevében vagy címében bekövetkezett bármely változásról.

38. cikk

A használt járművek kivitelére vonatkozó ellenőrzések és követelmények

- (1) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től a kivitelre szánt használt járművekre alkalmazni kell az e [...] fejezetben előírt ellenőrzéseket és követelményeket.

- (2) E [...] fejezet nem sérti e rendelet egyéb rendelkezéseit, sem pedig az áruk kivitelre bocsátására irányadó egyéb uniós jogi aktusokat, különösen a 952/2013/EU rendeletet és annak 46., 47., 267. és 269. cikkét.
- (3) Használt járművek csak akkor vihetők ki, ha:
- a) nem hulladékká vált járművek [...]; és
 - b) [...] a kiviteli nyilatkozat benyújtásának időpontjában közlekedésre alkalmas műszaki állapotban vannak, kivéve ha azokat e rendelet I. mellékletének C. részével összhangban különleges kulturális jelentőséggel bíró járműként ismerték el [...] [...].
- (4) A következő információkat kell megadni vagy a vámhatóságok rendelkezésére bocsátani minden egyes kivitelre szánt használt járműre vonatkozóan:
- a) a használt jármű járműazonosító száma (VIN) és annak a tagállamnak az azonosítása, ahol a járművet utoljára nyilvántartásba vették;
 - b) nyilatkozat arról, hogy a használt jármű megfelel a (3) bekezdésben meghatározott követelményeknek, vagy az I. melléklet C. része 1. pontjának utolsó albekezdésében említett igazolás.

- (5) A használt jármű kivitelre bocsátásának engedélyezéséről szóló e [...] fejezetnek való megfelelés ellenőrzése érdekében:
- a) a 45. cikk (4) bekezdésében említett összekapcsolás működésbe lépéséig a vámhatóságok a 44. cikkel összhangban információt [...] cserélhetnek és együttműködhetnek az illetékes hatóságokkal, és szükség esetén figyelembe kell venniük az ilyen információcserét és együttműködést annak érdekében, hogy lehetővé tegyék a használt jármű kivitelre bocsátását;
 - b) amint a 45. cikk (4) bekezdésében említett összekapcsolás működésbe lép, a 39. cikket, a 40. cikk (2) és (3) bekezdését és a 42. cikk (3) bekezdését kell alkalmazni, és a 41–43. cikk szerinti értesítéseket és egyéb információcseréket az említett elektronikus rendszereken keresztül kell végrehajtani.
- (6) A kivitelre szánt használt járművet nem megengedett:
- [...] [...]
- b) a 952/2013/EU rendelet 182. cikke szerint a nyilatkozattevő nyilvántartásába bejegyezni;
 - c) a 952/2013/EU rendelet 185. cikke értelmében vett önértékelés tárgyává tenni.
- (7) [...]

39. cikk

A jármű státuszára vonatkozó információk automatizált ellenőrzése

- (1) A használt jármű[...] kivitelre bocsátása előtt a vámhatóságoknak a 45. cikk (4) bekezdésében említett elektronikus rendszereken keresztül elektronikusan és automatikusan ellenőrizniük kell, hogy a járműazonosító szám és az utolsó nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamra vonatkozó információk alapján a jármű [...] közlekedésre alkalmas műszaki állapotban van-e [...]. **Ez a kötelezettség nem alkalmazandó az olyan járművek tekintetében, amelyeket e rendelet I. mellékletének C. részével összhangban különleges kulturális jelentőséggel bíró járműként ismertek el.**

- (2) Amennyiben a vámhatóságnak átadott vagy a vámhatóság rendelkezésére bocsátott információk nem felelnek meg a nemzeti járműnyilvántartásokban és a közlekedésre alkalmas állapotra vonatkozó, az (1) bekezdés szerinti nemzeti elektronikus rendszerekben szereplő információknak, a vámhatóságok a szóban forgó járművet nem bocsáthatják kivitelre, és erről [...] a rendszeroiken keresztül tájékoztatniuk kell az érintett [...] természetes vagy jogi személyt.

40. cikk

Kockázatkezelés és vámellenőrzés

- (1) A 38. cikkben megállapított rendelkezések végrehajtása céljából a vámhatóságoknak a 952/2013/EU [...] rendeletben meghatározott, a kockázatkezelésre és vámellenőrzésre irányuló rendelkezésekkel összhangban ellenőrizniük kell a kivitelre szánt használt járműveket. A 39. cikk sérelme nélkül az ilyen ellenőrzéseknek elsősorban a [...] 952/2013/EU rendeletben meghatározott kockázatelemzésen kell alapulniuk.
- (2) Az (1) bekezdésben említett kockázatkezelésen túlmenően, amint a 45. cikkben említett összekapcsolás működésbe lép, [...] a 45. cikk (1) bekezdésében említett [...] elektronikus rendszereknek tartalmazniuk kell az információkat, a vámhatóságoknak a 45. cikk (4) bekezdésében említett összekapcsoláson keresztül pedig automatikusan és elektronikusan ellenőrizniük kell, [...] hogy a kivitelre szánt használt jármű megfelel-e a környezetvédelemmel vagy a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, e cikk (3) bekezdése szerinti különös feltételeknek.
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 50. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a (2) bekezdésben említett megfelelési feltételek meghatározása révén kiegészítse ezt a rendeletet, e feltételek közé értve a használt járműveknek az importáló harmadik ország általi behozatalára a környezetvédelemmel és a közúti közlekedésbiztonsággal összefüggésben alkalmazandó különös feltételeket is, amennyiben az adott harmadik ország értesítette a Bizottságot ezekről a feltételekről. E feltételeknek ellenőrizhetőnek kell lenniük a 45. cikk (1) bekezdésében említett elektronikus rendszerekben rendelkezésre álló információk alapján.

41. cikk

Felfüggesztés

- (1) Ha alapos okkal feltételezhető, hogy a kivitelre szánt használt jármű nem felel meg e [...] fejezet követelményeinek, a vámhatóságoknak fel kell függeszteniük a használt jármű kivitelre bocsátását, [...] haladéktalanul értesíteniük kell a 37a. cikk szerint kijelölt illetékes hatóságokat a felfüggesztésről, és minden olyan lényeges információt továbbítaniuk kell, amely az illetékes hatóságok számára szükséges annak megállapításához, hogy a használt jármű megfelel-e e rendelet követelményeinek, és kivitelre bocsátható-e.
- (2) Annak megállapítása céljából, hogy az (1) bekezdésben említett felfüggesztés tárgyát képező használt jármű megfelel-e e rendeletnek, az illetékes hatóságok a használt jármű kivitelében részt vevő bármely személytől további információkat kérhetnek, ideértve a jármű eladására vagy tulajdonjogának átruházására vonatkozó információkat, például a számla vagy szerződés másolatát, valamint igazoló dokumentumot arról, hogy a használt járművet további használatra szánják.

42. cikk

Kivitelre bocsátás

- (1) Ha egy használt jármű kivitelre bocsátása a 41. cikknek megfelelően felfüggesztésre került, a használt járművet akkor kell kivitelre bocsátani, ha a kivitelre bocsátással kapcsolatos minden más előírás és alakszerűség mellett a következő feltételek valamelyike teljesül:
 - a) a 37a. cikk szerint kijelölt illetékes hatóságok a felfüggesztés kezdetétől számított négy munkanapon belül nem kérték a vámhatóságokat a felfüggesztés fenntartására, vagy
 - b) a 37a. cikk szerint kijelölt illetékes hatóságok arról tájékoztatták a vámhatóságokat, hogy e [...] fejezet szerint jóváhagyják a kivitelre bocsátást.
- (2) A kivitelre bocsátás nem tekinthető az uniós jognak és különösen e rendeletnek vagy a 952/2013/EU rendeletnek való megfelelés bizonyítékának.

- (3) [...] A vámhatóságoknak a 45. cikk (4) bekezdésében említett összekapcsoláson keresztül automatikusan [...] értesíteniük kell a jármű Unión kívülre történő kiviteléről az utolsó nyilvántartásba vétel szerinti tagállam [...] járműnyilvántartó hatóságát [...]. A járműnyilvántartó hatóságnak nemzeti járműnyilvántartásában rögzítenie kell, hogy a járművet harmadik országba exportálták.

43. cikk

A kivitelre bocsátás megtagadása

- (1) Ha az illetékes hatóság megállapítja, hogy az a használt jármű, amelynek tekintetében a 41. cikknek megfelelően értesítést küldtek a felfüggesztésről, nem felel meg ennek a [...] fejezetnek, haladéktalanul fel kell szólítania a vámhatóságokat, hogy a járművet ne bocsássák kivitelre, és erről értesítenie kell őket.
- (2) Az illetékes hatóság (1) bekezdés szerinti értesítését követően a vámhatóságok nem bocsáthatják a használt járművet kivitelre.
- (3) Amennyiben az illetékes hatóság arra a következtetésre jut, hogy a felfüggesztett használt jármű hulladékká vált jármű, az (EU) 2024/1157 rendeletet kell alkalmazni.

44. cikk

Együttműködés a hatóságok között és információcsere

- (1) A tagállamok illetékes hatóságainak kétoldalú információcsere révén kölcsönösen segíteniük kell egymást e [...] fejezet rendelkezéseinek végrehajtásában, különösen a jármű státuszának ellenőrzése céljából, ideértve a jármű nyilvántartási státuszának ellenőrzését abban a tagállamban, amelyben azt korábban nyilvántartásba vették.
- (2) Adott esetben a tagállamok illetékes hatóságainak harmadik országok közigazgatási hatóságaival is együtt kell működniük. Ez magában foglalhatja a vonatkozó információk megosztását, közös ellenőrzések lefolytatását és a kölcsönös segítségnyújtás egyéb formáit, a használt járművek kivitelére vonatkozó jogszabályoknak való megfelelés biztosításához szükséges mértékben.

- (3) A tagállami vámhatóságoknak és illetékes hatóságoknak a 952/2013/EU rendelet 47. cikkének (2) bekezdésével összhangban együtt kell működniük egymással, és többek között elektronikus úton meg kell osztaniuk egymással az e rendelet szerinti feladataik ellátásához szükséges információkat. A 952/2013/EU rendelet 12. cikkének (1) bekezdésével és 16. cikkének (1) bekezdésével összhangban a vámhatóságok a feladataik elvégzése során szerzett vagy a részükre bizalmas alapon nyújtott bizalmas információkat közölhetik a piaci szereplő vagy a kereskedő letelepedésének helye szerinti tagállam illetékes hatóságával.
- (4) Amennyiben az illetékes hatóságok e cikk (1)–(3) bekezdésével összhangban jutottak információhoz, az említett információkat más tagállamok illetékes hatóságaival is közölhetik.
- (5) A kockázattal kapcsolatos információcserét az alábbiak szerint kell folytatni:
- a) a vámhatóságok között a 952/2013/EU rendelet 46. cikkének (5) bekezdésével összhangban;
 - b) a vámhatóságok és a Bizottság között a 952/2013/EU rendelet 47. cikkének (2) bekezdésével összhangban;
 - c) a vámhatóságok és más illetékes hatóságok között a 952/2013/EU rendelet 47. cikkének (2) bekezdésével összhangban, ideértve más tagállamok illetékes hatóságait is.

45. cikk

Elektronikus rendszerek

- (1) Az alvázszámok, valamint a járművek nyilvántartására és közlekedésre alkalmas műszaki állapotára vonatkozó információk cseréjére a Bizottság által kifejlesztett MOVE-HUB elektronikus rendszert kell használni a nemzeti jármű-nyilvántartások és a járművek közlekedésre alkalmas műszaki állapotára vonatkozó tagállami elektronikus rendszerek között, valamint ezt a rendszert kell használni arra is, hogy ezeket az adatokat az uniós egyablakos vámügyintézési környezettel összekapcsolják, amennyiben az az e [...] fejezetben meghatározott ellenőrzésekhez és követelményekhez szükséges.

- (2) Az (1) bekezdésben említett MOVE-HUB elektronikus rendszernek legalább a következő funkciókat kell biztosítania:
- a) valós idejű adatcsere a nemzeti jármű-nyilvántartásokkal, valamint a rendszerrel összekapcsolt, a járművek közlekedésre alkalmas műszaki állapotára vonatkozó tagállami nemzeti elektronikus rendszerekkel;
 - b) a műszaki vizsgálati bizonyítvány 2014/45/EU irányelv II. mellékletében említett adatainak, a jármű első nyilvántartásba vétele időpontjának, valamint azon tagállam automatizált elektronikus ellenőrzésének lehetővé tétele, amelyben a járművet az 1999/37/EK irányelvnek megfelelően utoljára nyilvántartásba vették, annak megállapítása érdekében, hogy a kivitelre szánt használt jármű megfelel-e a 38. cikkben, a 39. cikk (1) bekezdésében és a 40. cikkben meghatározott követelményeknek;
 - c) az uniós egyablakos vámügyintézési környezettel való összekapcsolás az (EU) 2022/2399 rendelettel összhangban az adatcsere és a 39. cikk (1) bekezdésében és a 40. cikk (2) bekezdésében említett információcsere, valamint a 41–43. cikkben említett értesítések támogatása céljából;
 - d) a harmadik országokkal a 44. cikk (2) bekezdése alapján folytatott együttműködés céljából az elektronikus információcsere lehetővé tétele azon harmadik országok illetékes hatóságaival, amelyek a 40. cikk (2) bekezdése szerint értesítették a Bizottságot a használt járművek behozatalára vonatkozó különös feltételekről.
- (3) A tagállamok összekapcsolják nemzeti jármű-nyilvántartásaikat és a járművek közlekedésre alkalmas műszaki állapotára vonatkozó nemzeti elektronikus rendszereiket az (1) bekezdésben említett MOVE-HUB elektronikus rendszerrel. Ennek az összekapcsolásnak az (5) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktus elfogadásától számított két éven belül működésbe kell lépnie.
- (4) A Bizottság összekapcsolja az (1) bekezdésben említett MOVE-HUB rendszert az (EU) 2022/2399 rendelet 4. cikkével létrehozott egyablakos vámügyi tanúsítványcsere-rendszerrel annak érdekében, hogy a 39. cikkben és a 40. cikk (2) bekezdésében említett automatizált ellenőrzéseket, valamint a 41., 42. és 43. cikkben említett értesítéseket el lehessen végezni. Ennek az összekapcsolásnak az (5) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktus elfogadásától számított négy éven belül működésbe kell lépnie.

- (5) A Bizottság [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 24 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a MOVE-HUB (2) bekezdésben említett funkcióinak megvalósításához szükséges intézkedéseket, ideértve a nemzeti elektronikus rendszereknek a MOVE-HUB elektronikus rendszerrel való összekapcsolásához szükséges műszaki szempontokat, a MOVE-HUB elektronikus rendszerhez való kapcsolódás feltételeit, a nemzeti rendszerek által továbbítandó adatokat és ezen adatok összekapcsolt nemzeti rendszereken keresztül történő továbbításának formátumát.

A végrehajtási jogi aktus[...]t az 51. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

VI. FEJEZET

VÉGREHAJTÁS ÉS MEGFELELÉS

45a. cikk

Egyes online platformok kötelezettségei

- (13) Az (EU) 2022/2065 rendelet 30. cikke (1) bekezdése d) és e) pontjának való megfelelés céljából az (EU) 2022/2065 rendelet III. fejezete 4. szakaszának hatálya alá tartozó online platformokat üzemeltető azon szolgáltatóknak, amelyek lehetővé teszik a fogyasztók számára, hogy távollevők közötti szerződéseket kössenek a gyártókkal, a következő információkat kell beszerezniük az Unióban lévő fogyasztók számára járműveket kínáló gyártóktól azt megelőzően, hogy szolgáltatásaik igénybevételét engedélyeznék számukra:
- a) a gyártók 19. cikk szerinti nyilvántartásba vételére vonatkozó információk abban a tagállamban, ahol a fogyasztó található, valamint a gyártó nyilvántartási száma(i) az adott nyilvántartásban;
 - b) a gyártó öntanúsítása, amelyben egyrészt kötelezettséget vállal arra, hogy csak az uniós jog alkalmazandó szabályainak megfelelő termékeket vagy szolgáltatásokat kínál, és amely másrészt tartalmazza a gyártó annak megerősítésére irányuló öntanúsítását, hogy csak olyan járműveket kínál, amelyek tekintetében az e rendelet 16. cikkében említett kiterjesztett gyártói felelősségi követelmények teljesülnek azon tagállamban, ahol a fogyasztó található.

46. cikk

Ellenőrzések

- (0) A tagállamok e rendelet végrehajtása céljából ellenőrzési stratégiákat dolgoznak ki a hulladékká vált járművek, valamint alkatrészeik és alkotóelemeik gyűjtésével, kezelésével és kivitelével kapcsolatos illegális tevékenységek felderítésére. Ezeknek a stratégiáknak rendelkezniük kell az e cikk (1), (2) és (3) bekezdésében említett intézkedésekről.
- (1) A tagállamok e rendelet végrehajtása céljából ellenőrzést tartanak a következőknél:
- a) engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények;
 - b) [...]gyűjtőhelyek;
 - c) egyéb olyan létesítmények és gazdasági szereplők, amelyek [...]rész vehetnek a hulladékká vált járművek gyűjtésében, kezelésében és exportjában, vagy használt pótalkatrészek és alkotóelemek értékesítésében.
- (2) A [...] gyanítható illegális tevékenységek és a jogszerűen működő gazdasági szereplők tekintetében a minden naptári évben ellenőrizendő tevékenységek, illetve szereplők teljes számát úgy kell kiszámítani, hogy az ellenőrzések az (1) bekezdés a) és [...]b[...]) pontjában felsorolt gazdasági szereplők legalább 10 %-ára kiterjedjenek.
- (3) A tagállamok a használt járművek kivitelével kapcsolatban is ellenőrzéseket végeznek, hogy meggyőződjenek a 36. és a 38. cikknek való megfelelésről.

47. cikk

Végrehajtási együttműködés nemzeti szinten és a tagállamok között

- (1) A tagállamok az e rendelet végrehajtásában részt vevő valamennyi érintett illetékes hatóság tekintetében hatékony mechanizmusokat hoznak létre, hogy lehetővé tegyék e hatóságok számára a belföldi együttműködést és koordinációt a járművek nyilvántartásba vételének, a nyilvántartásból való törlésének, a nyilvántartásba vétel felfüggesztésének és a forgalomban való részvételi jog törlésének nyomon követésével, valamint a hulladékká vált járművek illegális kezelésének megelőzésével kapcsolatos végrehajtási politikák és tevékenységek kidolgozása és végrehajtása terén.

- (2) A tagállamok két- és többoldalú keretek között is együttműködnek annak érdekében, hogy meg lehessen könnyíteni a hulladékká vált járművek illegális kezelésének megelőzését és felderítését. A 45. cikkben említett elektronikus információcsere-rendszeren keresztül megosztják egymással a járművek nyilvántartásba vételére, a nyilvántartásból való törlésre, valamint a nyilvántartásba vétel felfüggesztésére és a forgalomban való részvételi jog törlésére vonatkozó releváns információkat. Emellett megosztják egymással az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekre, valamint az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményként nem engedélyezett javítási és karbantartási szolgáltatókra, továbbá más olyan létesítményekre és gazdasági szereplőkre vonatkozó releváns információkat, amelyek a hulladékká vált járművek kezelésével kapcsolatos műveleteket végezhetnek. A meglévő struktúrákon belül megosztják egymással a végrehajtási intézkedésekkel kapcsolatos tapasztalataikat és ismereteiket.

A jármű-nyilvántartási adatok cseréjének magában kell foglalnia a teljesítményre, valamint az elvégzett ellenőrzések jellegére és eredményeire vonatkozó adatokhoz való hozzáférést és azok cseréjét más tagállamok illetékes hatóságaival e rendelet végrehajtásának megkönnyítése érdekében.

- (3) A tagállamok értesítik a Bizottságot állandó személyzetük azon tagjairól, akik az e cikk (2) bekezdésében és a 44. cikkben említett együttműködésért felelősek.

48. cikk

Büntetések

[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 36 hónapot követő hónap első napja]-ig a tagállamok megállapítják az e rendelet 15. cikke (1) bekezdésének, 16. cikkének, [...]18. cikke (1) bekezdésének, 22. cikke (1) és (2) bekezdésének, 23. és 24. cikkének, 25. cikke (1) és (2) bekezdésének, [...]27–32. cikkének, valamint 34., 35., 37. és 38. cikkének megsértése esetén alkalmazandó büntetésekre vonatkozó szabályokat, és megtesznek minden szükséges intézkedést azok végrehajtása érdekében. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok e szabályokról és intézkedésekről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot, és haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot az e szabályokat és intézkedéseket érintő minden későbbi módosításról.

Jelentéstétel a Bizottságnak

- (1) [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től a tagállamok minden naptári évre vonatkozóan összesített formában és a Bizottság által az (5) bekezdés szerint meghatározott formátumban nyilvánosságra hozzák a következő adatokat, amelyeknek a gyártóktól, a gyártói felelősségi szervezetektől és a hulladékgazdálkodási üzemeltetőktől kapott információkon és adatokon kell alapulniuk:
- a) a tagállamban nyilvántartott járművek száma;
 - b) a tagállam területén első alkalommal forgalmazott járművek száma;
 - c) a tagállamban gyűjtött és szennyezésmentesített, hulladékká vált járművek száma és tömege;
 - d) a tagállam területén újrafeldolgozott, hulladékká vált járművek száma és tömege;
 - e) a más tagállamba vagy harmadik országba exportált vagy további kezelés céljából szállított, hulladékká vált járművek száma és tömege;
 - f) a kiadott bontási igazolások száma;
 - g) a hulladékká vált járművekből a következő célokból eltávolított alkatrészek, alkotóelemek és anyagok teljes [...] tömege, és – adott esetben – mennyisége;
 - i. újrahasználat;
 - ii. újragyártás vagy felújítás;
 - iii. újrafeldolgozás;
 - iv. hasznosítás, például energetikai hasznosítás;
 - v. ártalmatlanítás;

- h) a d) pontban említettől eltérő módon kezelt, hulladékká vált járművek mennyisége és tömege;
- i) a feltöltésre használt, hulladékká vált járművek mennyisége és tömege;
- j) a 34. cikkben meghatározott célértékeknek a tagállamban működő valamennyi hulladékgazdálkodási szolgáltató által elért aránya;
- k) a 30. cikk (2) bekezdésében meghatározott mentesség alkalmazása és a jelentéstevő tagállam általi nyomon követésének módja;
- l) a gyártói felelősségi szervezetekre vonatkozó adatok, ideértve az általuk képviselt jogi személyek nevét;
- m) a 21. cikk végrehajtásáról szóló adatok.

Az (1) bekezdésben említett adatokat a tagállamok azon jelentéstételi időszak végét követő 18 hónapon belül rendelkezésre bocsátják, amelyre vonatkozóan az adatokat gyűjtötték. Ezeknek az adatoknak géppel olvasható, rendezhető és kereshető formátumban kell rendelkezésre állniuk, és alkalmasaknak kell lenniük a harmadik felek általi felhasználást lehetővé tevő nyílt szabványokkal való használatra. A tagállamok értesítik a Bizottságot az első albekezdésben említett adatok rendelkezésre bocsátásáról.

Az első jelentéstételi időszak az (5) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktus elfogadását követő első naptári év.

- (2) Az (1) bekezdéssel összhangban a tagállamok által szolgáltatott adatokhoz minőség-ellenőrzési jelentést kell mellékelni. Az említett információt a Bizottság által az (5) bekezdéssel összhangban meghatározott formátumban kell benyújtani.
- (3) A tagállamok ötévente jelentést készítenek, amelyben összefoglalják:
 - n) a 33. cikkel összhangban az alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatának, újragyártásának és felújításának előmozdítása érdekében bevezetett ösztönzőket;
 - a) az e rendelet megsértése esetére a 48. cikkel összhangban elfogadott, nemzeti jogukban előírányozott büntetések és egyéb szankciók alkalmazását, ideértve a bejelentett jogsértések típusainak és a meghozott intézkedések típusainak a felsorolását;
 - b) a 46. cikkel összhangban végzett ellenőrzések eredményeit;

- c) a „hulladékká vált jármű” és a „használt jármű” fogalommeghatározásának alkalmazási módját, ideértve az ezzel összefüggésben felmerülő gyakorlati nehézségeket is.

A tagállamok a jelentést az ötéves jelentéstételi időszak végétől számított hat hónapon belül benyújtják a Bizottságnak. Az első jelentést [*Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított hat évet követő hónap első napja*]-ig kell benyújtani a Bizottságnak.

A Bizottság felülvizsgálja a tagállamok által benyújtott jelentéseket, és adott esetben jelentéseket készít a kapott információkról annak érdekében, hogy megkönnyítse a tagállamokban alkalmazott legjobb gyakorlatokra vonatkozó információk cseréjét.

- (4) E rendelet végrehajtásának nyomon követése céljából a Bizottság összegyűjti és felülvizsgálja az e cikkel összhangban rendelkezésre bocsátott információkat.
- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a következőket:
- a) az adatok (1) bekezdés szerinti kiszámításának, ellenőrzésének és jelentésének módszertana és szabályai, ideértve a következőket:
- i. az (1) bekezdés g), h) és i) pontjában említett célokból eltávolított alkatrészek, alkotóelemek és anyagok mennyiségének és tömegének meghatározására szolgáló módszertan;
 - ii. az újrafeldolgozott hulladék tömegének meghatározására szolgáló módszertan, ideértve a számítási pontok és mérési pontok meghatározását, valamint szükség esetén átlagos veszteségráták alkalmazásának lehetőségét;
 - iii. a 34. cikkben említett újrahasználati, újrafeldolgozási és hasznosítási célértékek elérésének kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan, ideértve a hulladékká vált járműveknek a 28. cikkben és a VII. melléklet G. részének 1. pontjában említett egyéb hulladékokkal együtt történő zúzását is;
- b) az (1) bekezdésben említett, a Bizottság felé történő jelentéstétel, valamint a minőség-ellenőrzési jelentés formátuma.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 30 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig az 51. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (6) A gyártók, a gyártói felelősségi szervezetek, a hulladékgazdálkodási szolgáltatók és más érintett gazdasági szereplők pontos és megbízható adatokat szolgáltatnak az illetékes hatóságoknak, amelyek lehetővé teszik a tagállamok számára az e cikk szerinti jelentéstételi kötelezettségeik teljesítését.

VII. FEJEZET

FELHATALMAZÁS ÉS A BIZOTTSÁGI ELJÁRÁS

50. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak az 5. cikk (2b) és (4) bekezdésében, a 6. cikk (2b), (3) és (4) bekezdésében, a 7. cikk (3) bekezdésében, a 9. cikk (7) bekezdésében, a 11. cikk (3) bekezdésében, a 12. cikk (3) bekezdésében, [...], a 22. cikk (4) bekezdésében, a 27. cikk (4/...) bekezdésében, [a 37. cikk (6) bekezdésében] [...], [...] a 40. cikk (3) bekezdésében és az 55. cikk (2a) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt évre szól [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = e rendelet hatálybalépésének napja]-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az 5. cikk (2b) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésében, a 6. cikk (2b) bekezdésében, a 6. cikk (3) bekezdésében, a 6. cikk (4) bekezdésében, a 7. cikk (3) bekezdésében, a 9. cikk (7) bekezdésében, a 11. cikk (3) bekezdésében, a 12. cikk (3) bekezdésében, [...], a 22. cikk (4) bekezdésében, a 27. cikk (4/...) bekezdésében, a [37. cikk (6)] [...] bekezdésében, a [...] 40. cikk (3) bekezdésében és az 55. cikk (2a) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) Az 5. cikk (2b) bekezdése, az 5. cikk (4) bekezdése, a 6. cikk (2b) bekezdése, a 6. cikk (3) bekezdése, a 6. cikk (4) bekezdése, a 7. cikk (3) bekezdése, a 9. cikk (7) bekezdése, a 11. cikk (3) bekezdése, a 12. cikk (3) bekezdése, [...], a 22. cikk (4) bekezdése, a 27. cikk (4/...) bekezdése, a [37. cikk (6)] [...] bekezdése, a [...] 40. cikk (3) bekezdése és az 55. cikk (2a) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

51. cikk

A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottság munkáját a következő bizottságok segítik:
- a) _____ a 2008/98/EK irányelv 39. cikkével létrehozott bizottság[...];
- b) a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság, amennyiben a végrehajtási jogi aktus a gyártót érinti;

- c) a közlekedésre való alkalmassággal foglalkozó bizottság, ha a végrehajtási jogi aktus a nemzeti jármű-nyilvántartások és a járművek közlekedésre alkalmas műszaki állapotára vonatkozó nemzeti nyilvántartások összekapcsolását érinti.

[...]E bizottságok a 182/2011/EU rendelet értelmében vett [...]bizottságoknak minősülnek.

- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktust, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

VIII. FEJEZET

MÓDOSÍTÁSOK

52. cikk

Az (EU) 2023/1542 rendelet módosításai

Az (EU) 2023/1542 rendelet I. melléklete e rendelet XII. mellékletével összhangban módosul. A 2000/53/EK irányelv II. melléklete 5. pontjának a) alpontjában, 5. pontja b) alpontjának i. és ii. alpontjában, valamint 16. pontjában foglalt bejegyzések nem alkalmazandók.

53. cikk

Az (EU) 2019/1020 rendelet és az (EU) 2024/1252 rendelet módosításai

- (1) Az (EU) 2019/1020 rendelet II. mellékletének 10. és 11. pontját el kell hagyni.

- (2) Az (EU) 2024/1252 rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (43) pontját el kell hagyni.
2. A 2. cikk (44) pontja a következőképpen módosul:

„könnyű szállítóeszköz»: bármely olyan könnyű kerekes jármű, amely működtethető csak villanymotorral, vagy motor és emberi erő kombinációjával, ideértve az elektromos robogókat, az elektromos kerékpárokat és a típusjóváhagyással rendelkező, [...] L_{1e} és L_{2e} kategóriájú járműveket, kivéve a 168/2013/EU rendeletben meghatározott L_{3e}–L_{7e} kategóriájú, típusjóváhagyással rendelkező járműveket.”

3. A 28. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:

„(1) A (2) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktus hatálybalépésének napjától számított két év elteltével a mágneses rezonanciás képalkotó eszközöket, szélenergia-generátorokat, ipari robotokat, [...] könnyű szállítóeszközöket, hűtőgenerátorokat, hőszivattyúkat, villanymotorokat – a villanymotorok más termékekbe történő beépítése esetén is –, automata mosógépeket, szárítógépeket, mikrohullámú készülékeket, szárítógépeket, porszívókat vagy mosogatógépeket forgalomba hozó természetes vagy jogi személy köteles gondoskodni arról, hogy ezeken a termékeken feltűnő, jól olvasható és letörölhetetlen címke szerepeljen, amelyen fel kell tüntetni a következőket:”.

4. A 28. cikk (10) bekezdése a következőképpen módosul:

„(10) E cikk 2029. május 24-től alkalmazandó a mágneses rezonanciás képalkotó eszközökre [...] és a könnyű szállítóeszközökre, [...] ideértve [...] a 168/2013/EU rendeletben meghatározott, típusjóváhagyással rendelkező, L_{1e} és L_{2e} kategóriájú járműveket is.”

5. A 28. cikk (11) bekezdése a következőképpen módosul:

„Ez a cikk nem alkalmazandó a [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a hulladékká vált járművekről szóló rendeletet]-ben meghatározott következő járműkategóriákra:

[...][...][...]”

6. A 29. cikk (6) bekezdése a következőképpen módosul:

„A mágneses rezonanciás képalkotó eszközök [...] és a könnyű szállítóeszközök esetében – [...] ideértve [...] a 168/2013/EU rendeletben meghatározott, típusjóváhagyással rendelkező, L_{1e} és L_{2e} kategóriájú járműveket is, – az (1) és az (5) bekezdésben meghatározott követelményeket a (2) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépésének napjától számított öt év elteltével kell alkalmazni.”

7. A 29. cikk (7) bekezdése a következőképpen módosul:

„Ez a cikk nem alkalmazandó a [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a hulladékká vált járművekről szóló rendeletet]-ben meghatározott következő járműkategóriákra:

[...][...][...]”

8. A 40–41. cikket és a 49. cikk (2) bekezdését el kell hagyni:

Az (EU) 2018/858 rendelet és az (EU) 168/2013 rendelet módosításai

Az (EU) 2018/858 rendelet II. melléklete és a 168/2013/EU rendelet II. melléklete [...] e rendelet X. mellékletének megfelelően módosul.

IX. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

Felülvizsgálat

- (1) 203*. december 31-ig [*Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 95 hónapot követő év utolsó napja*] a Bizottság felülvizsgálja e rendelet alkalmazását, valamint a környezetre, az emberi egészségre és az egységes piac működésére gyakorolt hatását, és jelentést készít arról, amelyet benyújt az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (2) Figyelembe véve a műszaki fejlődést és a tagállamokban összegyűlt gyakorlati tapasztalatokat, valamint az 1907/2006/EK rendelet felülvizsgálatát, ebben a jelentésében a Bizottság a következő szempontok alapján értékeli ezt a rendeletet:
 - a) annak szükségessége, hogy e rendelet hatályát – különösen a II. és a III. fejezet [...] rendelkezéseinek vonatkozásában – kiterjesszék az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott M₂, M₃, N₂, N₃ és O kategóriájú járművekre, valamint a [...] 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének c)–g) pontjában meghatározott L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} és L_{7e} kategóriájú járművekre, továbbá az (EU) 2018/858 rendelet [...] 3. cikkének 31. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű M₂, M₃, N₂, és N₃ [...] kategóriájú járművekre;

- a1) annak szükségessége, hogy e rendelet hatályát – különösen az Va. fejezet rendelkezései tekintetében – kiterjesszék a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésének c)–g) pontjában meghatározott L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} és L_{7e} kategóriájú járművekre;
- b) a járművekben jelen lévő, aggodalomra okot adó anyagokkal kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozó intézkedések, valamint esetleges további rendelkezések bevezetésének szükségessége olyan, aggodalomra okot adó anyagokkal kapcsolatban, amelyek hatással lehetnek a járművek életciklusuk végén történő jó minőségű újrafeldolgozására;
- c) a hulladékká vált járművek kezelésére vonatkozóan a IV. fejezetben meghatározott intézkedések, ideértve a 34. cikkben meghatározott célértékek szintjét és azok felülvizsgálatának szükségességét;
- c1) annak szükségessége, hogy e rendelet hatályát a 34. cikkben meghatározott újrafeldolgozási célszintek tekintetében kiterjesszék azokra a járműkategóriákra, amelyekre e rendelet értelmében a 34. cikk nem alkalmazandó;
- d) a jogsértések, valamint a 48. cikkben meghatározott büntetések hatékonysága, arányossága és visszatartó ereje;
- e) e rendelet 5. cikke módosításának szükségessége;
- f) az, hogy a hiányzó járművek problémáját milyen mértékben oldották meg, valamint a járművek nyomonkövethetőségével kapcsolatos további intézkedések bevezetésének szükségessége;
- g) az újrafeldolgozott műanyagtartalomra vonatkozó követelmények, ideértve az Unión belüli és kívüli újrafeldolgozó létesítményekre vonatkozó, a 6. cikk (1c) és (2) bekezdésében meghatározott célértékeket és kötelezettségeket is, [...]továbbá azt, hogy ennek fényében szükséges-e [...]a felülvizsgálat. A koherencia és az összhang biztosítása érdekében ezen értékelésnek figyelembe kell vennie az acél és az alumínium tekintetében tapasztalható fejleményeket is, a 6. cikk (3) bekezdésében, valamint más releváns uniós jogszabályokban, például az (EU) 2025/40 vagy az (EU) 2024/1781 rendeletben meghatározottak szerint;
- h) a 22. cikkben meghatározott, valamely másik tagállamban hulladékká vált járművekre vonatkozó költségfelosztási mechanizmussal kapcsolatos intézkedés, valamint felülvizsgálatának szükségessége;

(2a) 203*. december 31-ig [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésétől számított 95 hónapot követő év utolsó napja]-ig a Bizottság felülvizsgálja a technológiai fejleményeket és a járművek bioalapúműanyag-tartalmának környezeti teljesítményét, figyelembe véve az (EU) 2018/2001 irányelv 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági kritériumokat.

(2b) Adott esetben és az említett felülvizsgálat alapján a Bizottság jogalkotási javaslatot terjeszt elő a következők céljából:

- i. a járművekben használt műanyagokban lévő bioalapú alapanyagokra vonatkozó fenntarthatósági követelmények megállapítása;
- ii. a járművekben használt műanyagokban a bioalapú alapanyagok alkalmazásának növelésére vonatkozó célértékek meghatározása;
- iii. annak értékelése, hogy ez milyen mértékben kombinálható a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott célértékekkel, illetve azokat milyen mértékben lehet ezzel kiegészíteni;
- iv. adott esetben a bioalapú műanyagok 3. cikk (1) bekezdésének 43. pontjában foglalt fogalom meghatározásának módosítása.

Ez nem érinti az (EU) 2019/631 rendelet 7a. cikkét.

56. cikk

Hatályon kívül helyezés és átmeneti rendelkezések

- (1) A 2000/53/EK irányelv [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított [...]24 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től hatályát veszti.

A 2000/53/EK irányelv alábbi rendelkezései azonban továbbra is alkalmazandók:

- a) e rendelet 52. cikke ellenére a 4. cikk (2) bekezdése [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 71 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig;

b) az 5. cikk (4) bekezdésének második albekezdése, a 6. cikk (3) bekezdésének második albekezdése, a 7. cikk (1) bekezdése, a 8. cikk (3) és (4) bekezdése [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 35 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig;

b1) a 6. cikk (3) bekezdésének első albekezdése, valamint az I. melléklet [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított [...]35 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig;

c) a 7. cikk (2) bekezdésének b) pontja, 20**. december 31-ig [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be az évet = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 35 hónapot követő év utolsó napja]-ig;

d) a 9. cikk (1a) bekezdésének első és harmadik albekezdése, (1b) és (1d) bekezdése [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 35 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig;

e) a 9. cikk (1a) bekezdésének második albekezdése [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 59 hónapot követő hónap utolsó napja]-ig.

(2) A 2005/64/EK irányelv [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 71 hónapot követő hónap utolsó napja]-tól/-től hatályát veszti.

A 6. cikkének (3) bekezdése ugyanakkor már [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 35 hónapot követő hónap utolsó napja]-án/-én hatályát veszíti.

(3) A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat az e rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni, és a XI. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

(4) A 8. cikk (2) bekezdésétől eltérve [72 hónappal e rendelet hatálybalépését követően]-ig, amennyiben ez a rendelkezés a 4. cikkre hivatkozik, az ilyen hivatkozást a 2005/64/EK irányelv 5. cikkére való hivatkozásként kell értelmezni.

A 8. cikk (2) bekezdésétől eltérve [72 hónappal e rendelet hatálybalépését követően]-ig, amennyiben ez a rendelkezés az 5. cikkre hivatkozik, az ilyen hivatkozást a 2005/64/EK irányelv 6. cikkének (2) bekezdésére való hivatkozásként kell értelmezni.

56a. cikk

Alkalmazandóság Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban

- (1) A 15–30. cikk, a 33–35. cikk és a 36. cikk (2) bekezdése nem alkalmazandó Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.
- (2) A 14. cikk csak a 31–32. cikk és a 36. cikk (1) bekezdése tekintetében alkalmazandó Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.
- (3) A 46. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 46. cikk (2) bekezdése nem alkalmazandó Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.
- (4) A 47. cikk (1) és (2) bekezdése nem alkalmazandó a hulladékká vált járművek illegális kezelésének megelőzése vonatkozásában Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.
- (5) A 47. cikk (2) bekezdése nem alkalmazandó az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekre vonatkozó releváns információk cseréjét illetően Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.
- (6) A 48. cikk nem alkalmazandó a 15. cikk (1) bekezdése, a 16. cikk, a 19. cikk (1) bekezdése, a 22. cikk (1) és (2) bekezdése, a 23. cikk, a 24. cikk, a 25. cikk (1) és (2) bekezdése, a 26–30. cikk, a 34. cikk és a 35. cikk vonatkozásában Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.
- (7) A 49. cikk (1) bekezdésének c), d), és f) pontja, a 49. cikk (1) bekezdése g) pontjának iii., iv. és v. alpontja, valamint a 49. cikk (1) bekezdésének h), i), j), k), l) és m) pontja, továbbá a 49. cikk (3) bekezdésének n) pontja nem alkalmazandó Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.

57. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

- (1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.
- (2) Ezt a rendeletet [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított [...]24 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től kell alkalmazni.

Az 54. cikket azonban [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított [...] 36 hónapot követő hónap első napja]-tól/-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök

MELLÉKLETEK

a következőhöz: Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a járművek tervezésére vonatkozó körforgásossági követelményekről és a hulladékká vált járművek kezeléséről, valamint az (EU) 2018/858 és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról, továbbá a 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

I. MELLÉKLET

KRITÉRIUMOK ANNAK MEGHATÁROZÁSÁRA, HOGY A [...] JÁRMŰ HULLADÉKKÁ
VÁLT JÁRMŰ-E

E melléklet meghatározza azokat a kritériumokat, amelyek alapján megállapítható, hogy egy jármű hulladékká vált járműnek minősül-e, és az alábbiak szerint alkalmazandó:

1. Az A. rész lefekteti a járművek javíthatatlanságának megítélésére szolgáló kritériumokat. Ha e kritériumok közül egy vagy több teljesül, a járművet hulladékká vált járműnek kell tekinteni.

Annak megállapítása érdekében, hogy a jármű hulladékká vált járműnek minősül-e vagy sem, független gépjárműipari szakértőnek kell értékelnie, hogy a jármű megfelel-e az I. melléklet A. részében foglalt kritériumoknak. A tagállamok létrehozhatják azon független gépjárműipari szakértők zárt listáját, akik ezeket az értékeléseket elvégezhetik.

2. Ha az A. részben foglalt kritériumok egyike sem alkalmazandó, a járművet a B. részben foglalt kritériumok alapján is értékelni kell. Ha a B. részben foglalt kritériumok közül egy vagy több alkalmazandó, további elemzésre van szükség annak megállapításához, hogy a jármű az értékelést követő két éven belül elegendő mértékben javítható-e ahhoz, hogy a 2014/45/EU irányelvvel összhangban műszaki vizsgálati bizonyítványt szerezzen abban a tagállamban, ahol a járművet a javítás előtt nyilvántartásba vették.

Ha az értékelés során megállapítást nyer, hogy a jármű ezen időszakon belül nem javítható, a járművet hulladékká vált járműnek kell tekinteni. Ha az értékelés során megállapítást nyer, hogy a jármű ezen időszakon belül javítható, a jármű nem tekinthető hulladékká vált járműnek. Ha a műszaki értékelést követő két éven belül a járműtulajdonos nem nyújtja be az illetékes hatóságnak a 2014/45/EU irányelv szerinti műszaki vizsgálati bizonyítványt, a járművet hulladékká vált járműnek kell tekinteni.

Annak megállapítása érdekében, hogy a jármű hulladékká vált járműnek minősül-e vagy sem, független gépjárműipari szakértőnek kell értékelnie a járművet a második bekezdés első albekezdése alapján. A tagállamok létrehozhatják azon független gépjárműipari szakértők listáját, akik elvégezhetik ezen értékeléseket.

3. Azon járművek, amelyek megfelelnek az A. részben vagy a B. részben foglalt kritériumoknak, nem minősülnek hulladékká vált járműnek, ha teljesítik a C. részben foglalt kritériumokat.

A. RÉSZ

A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEKRE [...] VONATKOZÓ KRITÉRIUMOK

1. A jármű akkor minősül [...] [...] [...] hulladékká vált járműnek, ha az alábbi kritériumok közül egynek vagy többnek megfelel:
- a) darabokra vágták [...] [...] [...];
 - b) egy vagy több hozzáférési pontját[...] lehegesztették vagy szigetelőhab segítségével lezárták;
 - c) [...] kiégett olyan mértékben, hogy a motortér vagy az utastér teljesen megsemmisült;
 - d) vízbe merült, úgy, hogy a víz ellepte a műszerfalat;
 - e) a jármű alábbi alkotóelemei közül egy vagy több műszakilag nem javítható vagy nem cserélhető [...]:
 - i. a földdel érintkező alkotóelemek (például gumibroncsok és kerekek), felfüggesztés, kormányberendezés, fék és ezek kezelőszervei;

- ii. ülésrögzítők és -csatlakozók;
- iii. légszákok, előfeszítők, biztonsági övek és perifériás működtetőelemeik;
- iv. a jármű teste és alváza;

f) szerkezeti és biztonsági alkotóelemeinek olyan visszafordíthatatlan műszaki hibái vannak, amelyek miatt ezek nem cserélhetők, mint például a fém öregedése, az alapozófesték többszörös törése vagy túlzott perforációt eredményező korrózió;

g) a javításhoz a [...] karosszéria vagy az alvázegység cseréje szükséges, aminek eredményeként a jármű elveszíti eredeti azonosságát;

h) kezelés céljából leadták valamely engedéllyel rendelkező gyűjtőhelyen vagy valamely engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben, vagy bontási igazolást állítottak ki hozzá;

i) valamely biztosítótársaság gépjárműipari szakértő által végzett műszaki értékelés alapján műszaki totálkárosnak nyilvánította;

j) hiányoznak a jármű azonosítását lehetővé tevő eszközök, különösen az alvázszám.

2. [...]

3. [...]

B. RÉSZ

A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ INDIKATÍV KRITÉRIUMOK [...] LISTÁJA

A következő kritériumokat kell értékelni [...]:

- b) [...] a járműtulajdonos ismeretlen, vagy a jármű elhagyott jármű;
- c) a jármű az utolsó előírt időponttól számítva több mint két éve nem esett át a nemzeti jogszabályokban előírt műszaki vizsgálaton, vagy legalább két éve nem rendelkezik biztosítással;
- d) a jármű nincs megfelelően védve a tárolás, szállítás, be- és kirakodás során bekövetkező károktól; [...]

- e) [...]
- valamely biztosítótársaság gazdasági totálkárossá nyilvánította;
- f) azon javítás költségei, amely szükséges ahhoz, hogy a járművet a 2014/45/EU irányelv szerinti műszaki vizsgálati bizonyítvány megszerzéséhez szükséges műszaki állapotba lehessen hozni, és a jármű jelenlegi értéke meghaladják a javítás utáni becsült piaci értékét;
- g) vízbe merült, és a víz nem érte el a műszerfalat, de károsodást okozott a motorban vagy az elektromos rendszerben;
- h) egy vagy több ajtaja nincs felszerelve;
- i) üzemanyagot vagy üzemanyaggózt bocsát ki, ami tűz- és robbanásveszélyt jelent;
- j) gáz szivárgott ki cseppfolyósítottgáz-rendszeréből, ami tűz- és robbanásveszélyt jelent;
- k) működéshez használt folyadékot (üzemanyag, fékfolyadék, fagyálló folyadék, akkumulátorsav, elektrolitoldat, hűtőfolyadék) bocsátott ki, ami vízszennyezési kockázatot jelent;
- l) fékjei és a kormányzáshoz használt alkotóelemei túlzott mértékben elkoptak; [...]
- m) javításához a motor vagy a sebességváltó cseréjére van szükség; vagy
- n) bontásra került.

C. RÉSZ

A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEK MENTESSÉGÉRE VONATKOZÓ KRITÉRIUMOK

1. SZAKASZ

KÜLÖNLEGES KULTURÁLIS JELENTŐSÉGGEL BÍRÓ JÁRMŰVEK

1. A jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam illetékes hatóságai vagy annak valamely kijelölt engedélyező szerve akkor ismerheti el a járművet különleges kulturális jelentőséggel bíró járműként, ha az megfelel az alábbi kritériumok mindegyikének:

- a) a járműtulajdonos vagy annak a tagállamnak az illetékes hatóságai, amelyben a járművet nyilvántartásba vették, dokumentálták a jármű egyedi történelmi vagy kulturális értékét vagy státuszát, vagy a jármű olyan egyedileg átalakított vagy egyedi kialakítású jármű, amelyet az (EU) 2018/858 rendelettel vagy a nemzeti joggal összhangban egyedileg jóváhagytak;
- b) a járműtulajdonos ismert és azonosítható;
- c) a jármű alkatrészei azonosíthatók sorozatszámmal, illetve a gyártó által megadott vagy az illetékes hatóság által kiadott egyéb azonosítóval;
- d) a jármű azonosítható az alvázszámmal (VIN) vagy sorozatszámmal, vagy a gyártó által megadott vagy valamely illetékes hatóság által kiadott egyéb azonosítóval;

A járműtulajdonos kérésére, bármilyen kivétel céljából és azt megelőzően, a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam illetékes hatóságainak igazolást kell kiállítaniuk arról, hogy a jármű különleges kulturális jelentőséggel bír, amennyiben a fent említett kritériumok teljesülnek.

2. A járműtulajdonosnak biztosítani kell, hogy:

- a) a jármű megfelelően védve legyen a tárolás, szállítás, be- és kirakodás során bekövetkező károktól;
- b) a járművet az uniós vagy a nemzeti jog szerint környezetvédelmi szempontból megfelelő módon tárolják és kezeljék;
- c) az 1. bekezdésben említett igazolást kérésre nyújtják be a vámhatóságnak vagy bocsássák a vámhatóság rendelkezésére.

3. A jármű 1. és 2. bekezdésben foglalt kritériumoknak való megfelelését legalább ötévente, illetve tulajdonosváltás esetén ellenőrizni kell.

2. SZAKASZ

EGYÉB MENTESSÉGEK

1. A jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam illetékes hatóságai, vagy annak valamely kijelölt engedélyező szerve, a járműtulajdonos kérelmére mentesítheti az A. rész vagy a B. rész szerint hulladékká vált járműnek minősülő járművet, ha az érintett jármű helyreállítás tárgyát képezi.

A járműtulajdonosnak az illetékes hatóságokhoz helyreállítási tervet kell benyújtania arra irányulóan, hogy a járművet a 2014/45/EU irányelv szerinti műszaki vizsgálati bizonyítvány megszerzéséhez elégséges műszaki állapotba hozza. E tervnek ki kell terjednie az ehhez szükséges műszaki és pénzügyi kapacitásokra is. A helyreállítási tervet független gépjárműipari szakértőnek kell jóváhagynia.

Az illetékes hatóságok megadhatják a mentességet, ha a jármű öt éven belül olyan műszaki állapotba hozható, amely elegendő a 2014/45/EU irányelv szerinti műszaki vizsgálat teljesítéséhez. Ha az illetékes hatóságok úgy ítélik meg, hogy a helyreállítási terv nem nyújt elegendő információt annak igazolására, hogy a jármű az előírt állapotba hozható, az illetékes hatóságok felkérhetik a járműtulajdonost a helyreállítási terv felülvizsgálatára.

2. A járműtulajdonosnak biztosítania kell, hogy:
- a) a jármű megfelelően védve legyen a tárolás, szállítás, be- és kirakodás során bekövetkező károktól;
 - b) a járművet az uniós vagy a nemzeti jog szerint környezetvédelmi szempontból megfelelő módon tárolják és kezeljék.
3. Ha a felújítási terv benyújtását követő öt éven belül a járműtulajdonos nem nyújtja be az illetékes hatóságnak a 2014/45/EU irányelv szerinti műszaki vizsgálati bizonyítványt, az illetékes hatóságnak az adott járművet hulladékká vált járműnek kell nyilvánítania, és fel kell kérnie a járműtulajdonost, hogy indokolatlan késedelem nélkül adja le a járművet valamely engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben vagy valamely gyűjtőhelyen. Az illetékes hatóságok a helyreállítási időszakot egymást követő ötéves időtartamokra meghosszabbíthatják. Minden egyes meghosszabbításnak aktualizált helyreállítási terven kell alapulnia, amelyet független gépjárműipari szakértőnek kell jóváhagynia.
4. A helyreállítással és a független gépjárműipari szakértők által végzett értékelésekkel kapcsolatos költségek a járműtulajdonost terhelik.

II. MELLÉKLET

AZ ÚJRAHASZNÁLHATÓSÁGI, AZ ÚJRAFELDOLGOZHATÓSÁGI ÉS A HASZNOSÍTHATÓSÁGI ARÁNY KISZÁMÍTÁSA

E melléklet alkalmazásában „reprezentatív jármű” a járműtípus azon változata, amelyet a típusjóváahagyó hatóság a gyártóval folytatott konzultáció alapján és a II. melléklet A. részében foglalt feltételeknek megfelelően az újrahasználhatóság, az újrafeldolgozhatóság és a hasznosíthatóság vonatkozásában a legproblematicusabbnak tekint.

A. RÉSZ

1. Meg kell határozni a járműben jelen lévő anyagokat, azok arányát és helyét, valamint minden olyan releváns információt, amely az újrafeldolgozhatóság és a hasznosíthatóság arányának pontos kiszámításához szükséges.
2. A tömeget egytizedes pontossággal kilogrammban kell kifejezni. Az arányokat egytizedes pontossággal százalékban kell kiszámolni, majd az alábbiak szerint kell kerekíteni:
 - a) amennyiben a tizedespontot követő szám 0 és 4 között van, az összeg lefelé kerekítendő;
 - b) amennyiben a tizedespontot követő szám 5 és 9 között van, az összeg felfelé kerekítendő.
3. A reprezentatív járművek kiválasztásánál figyelembe kell venni az alábbi kritériumokat:
 - a) a felépítmény típusa;
 - b) a rendelkezésre álló felszereltség;
 - c) a rendelkezésre álló választható berendezések, amelyeket a gyártó felelősségére szerelnek fel.

4. Amennyiben a típusjóváahagyó hatóság és a gyártó nem azonosítja együttesen az újrahasználatosság, újrafeldolgozhatóság és hasznosíthatóság tekintetében legproblematicusabbnak megítélt változatot egy járműtípuson belül, ki kell választani egy reprezentatív járművet, mégpedig:
- a) az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete C. részének 2. pontjában meghatározott „felépítménytípusonként” az M₁ kategóriájú járművek esetében;
 - b) „felépítménytípusonként”, például teherkocsi, járóképes alváz, kisteherautó az N₁ kategóriájú járművek esetében.
5. A gyártónak az alkatrészek anyagának és tömegének ellenőrzése céljából rendelkezésre kell bocsátania a típusjóváahagyó hatóság által szükségesnek ítélt járműveket és alkatrészeket.

B. RÉSZ

1. Ahhoz, hogy az alkotóelemeket vagy alkatrészeket újrahasználatónak lehessen tekinteni, azoknak könnyen és roncsolásmentesen eltávolíthatóknak kell lenniük.
2. Az újrahasználató alkatrészek, alkotóelemek és anyagok teljes tömegét 100 %-ban újrahasználatónak, újrafeldolgozhatónak és hasznosíthatónak kell tekinteni.
3. A VII. melléklet B. részének 1. és 2. pontjában felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket 0 %-ban újrahasználatónak és 100 %-ban újrafeldolgozhatónak és hasznosíthatónak kell tekinteni. A VII. melléklet E. részében felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket 0 %-ban újrahasználatónak és 100 %-ban újrafeldolgozhatónak és hasznosíthatónak kell tekinteni. A módszertannak biztosítania kell, hogy amennyiben a VII. melléklet módosítása esetén bővül az említett melléklet E. részében felsorolt alkatrészek és alkotóelemek jegyzéke, ezeket az újonnan hozzáadott alkatrészeket és alkotóelemeket 0 %-ban újrahasználatónak és 100 %-ban újrafeldolgozhatónak és hasznosíthatónak tekintsék majd.
4. Az újrahasználatossági, az újrafeldolgozhatossági és a hasznosíthatossági arány kiszámításának összhangban kell állnia a körforgásossági stratégiával, és követnie kell az életciklus végi kezelési technológiák technológiai fejlődését.

III. MELLÉKLET

AZ ANYAGOKBAN, ALKATRÉSZEKBEN ÉS ALKOTÓELEMekben ELŐFORDULÓ ÓLOM, HIGANY, KADMIUM ÉS HAT VEGYÉRTÉKŰ KRÓM JELENLÉTÉVEL KAPCSOLATOS FELTÉTELEK ÉS MAXIMÁLIS KONCENTRÁCIÓÉRTÉKEK

Az ólom, a hat vegyértékű króm és a higany esetében a homogén anyagban az említett vegyi anyagok legfeljebb 0,1 tömegszázalékos maximális koncentrációja, a kadmium esetében pedig a homogén anyagban az említett vegyi anyag legfeljebb 0,01 tömegszázalékos maximális koncentrációja megengedett.

A 2003. július 1. előtt forgalomba hozott járművekben való felhasználásra szánt, 2003. július 1. után forgalomba hozott pótalkatrészek – a kerék-kiegyensúlyozó súlyok, az elektromotorok szénkeféi és a fékbetétek kivételével – mentesülnek e rendelet 5. cikke (2) bekezdésének hatálya alól.

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárta	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
<i>Ólom mint ötvözőelem</i>		
1. a) Acél megmunkálási célokra és tűzihorganyzott acél alkatrészek készletben, legfeljebb 0,35 tömegszázalék ólomtartalommal		
1. b) Folyamatosan horganyzott acéllemez legfeljebb 0,35 tömegszázalék ólomtartalommal	A 2016. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárt	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
2. a) Alumínium megmunkálási célokra, legfeljebb 2 tömegszázalék ólomtartalommal	A 2005. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
2. b) Alumínium legfeljebb 1,5 tömegszázalék ólomtartalommal	A 2008. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
2. c) i. Alumíniumötvözetek megmunkálási célokra, legfeljebb 0,4 tömegszázalék ólomtartalommal	A 2028. január 1. előtt típusjóvá hagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	
2. c) ii. A 2. pont c) alpontjának i. alpontjában nem szereplő alumíniumötvözetek legfeljebb 0,4 tömegszázalék ólomtartalommal(2)	<u>A 2027. január 1. előtt típusjóvá hagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek</u> [...]	

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárta	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
<u>2. c) iii. Öntésre használt alumíniumötvözetek legfeljebb 0,3 tömegszázalék ólomtartalommal, feltéve, hogy az ólom ólomtartalmú alumíniumhulladék újrafeldolgozásából ered</u>	<u>A 2026. december 31. után típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek</u>	
3. Rézötvözetek legfeljebb 4 tömegszázalék ólomtartalommal	[...]/1.	
4. a) Csapágycsészék és -perselyek	A 2008. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
4. b) A motorokban, sebességváltókban és a légkondicionáló kompresszorokban található csapágycsészék és -perselyek	A 2011. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
<i>Ólom és ólomvegyületek alkatrészekben</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárta	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
6. Lengéscsillapítók	A 2016. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X
7. a) Elastomerek vulkanizálási ható- és stabilizáló anyagai a fék-, üzemanyag- és légszállító tömlőkben, elastomer/fém alkatrészek az alváz elemeiben vagy a motortartó elemekben	A 2005. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
7. b) Elastomerek vulkanizálási ható- és stabilizáló anyagai a fék-, üzemanyag- és légszállító tömlőkben, elastomer/fém alkatrészek az alváz elemeiben vagy a motortartó elemekben, legfeljebb 0,5 tömegszázalék ólomtartalommal	A 2006. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
7. c) Elastomerek kötőanyagai az erőátviteli alkalmazásokban, legfeljebb 0,5 tömegszázalék ólomtartalommal	A 2009. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
<u>Az alábbi alpontokban meghatározott elektromos és elektronikus alkalmazások ólomtartalmú forrasztóanyagai vagy bevonatai</u>		

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárta	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
8. a) Elektromos és elektronikus alkatrészek áramköri kártyára való rögzítésére szolgáló ólomtartalmú forrasztóanyagok, illetve az alumínium elektrolitkondenzátor kivételével a csatlakozótűkön vagy áramköri kártyán lévő egyéb alkatrészek érintkezőinek ólomtartalmú bevonata	A 2016. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)
8. b) Ólomtartalmú forrasztóanyag nem elektromos áramköri panelekre vagy üvegfelületre való forrasztáshoz	A 2011. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)
8. c) Ólomtartalmú bevonat alumínium elektrolitkondenzátorok érintkezőin	A 2013. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)
8. d) Ólomtartalmú forrasztóanyag üvegre való forrasztáshoz légtömegmérő érzékelőiben	A 2015. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)
8. e) Magas olvadáspontú forrasztóanyagokban (azaz ólmot legalább 85 tömegszázalékban tartalmazó ólomötvözetekben) lévő ólom	(1)	X([.../ 3)

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárt	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
8. f) i. Ólomtartalmú, rugalmas tűs csatlakozórendszerek	A 2017. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)
8. f) ii. Ólomtartalmú, rugalmas tűs csatlakozórendszerek, a járműkábelköteg csatlakozóinak érintkező felülete kivételével	A 2024. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)
8. g) i. Tokozott flip chip integrált áramkörökben a félvezető chip és a hordozó között működőképes elektronikus kapcsolatot lehetővé tevő ólomtartalmú forrasztanyag	A 2022. október 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárta	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
8. g) ii. Tokozott flip chip integrált áramkörökben a félvezető chip és a hordozó között működőképes elektronikus kapcsolatot lehetővé tevő ólomtartalmú forrasztóanyag, amennyiben ez az elektronikus kapcsolat az alábbiak bármelyikére épül: 1. 90 nm-es vagy annál nagyobb félvezető technológiai csomópont; 2. 300 mm² -es vagy annál nagyobb egyedülálló chip bármely félvezető technológiájú csomópontban; 3. 300 mm² -es vagy annál nagyobb chip, vagy 300 mm² -es vagy annál nagyobb szilícium távtartó rétegek több, egymásra helyezett chipet tartalmazó tokozásokban.	A [...] <u>2030. január 1.</u> [...] <u>előtt</u> [...] típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)
8. h) Ólomtartalmú forrasztóanyag hővezetőknek a hűtőbordához való rögzítéséhez olyan teljesítmény félvezető-egységekben, amelyek lapkamérete a projekciós területnek legalább 1 cm² -e, illetve névleges áramsűrűsége a szilíciumlapka-területet tekintve legalább 1 A/mm²	A 2016. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)
8. i) Ólomtartalmú forrasztóanyag elektromos üvegfelület-kezeléshez a rétegelt üvegfelületre való forrasztás kivételével	A 2016. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárt	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
8. j) Ólomtartalmú forrasztóanyag rétegelt üvegfelületre való forrasztáshoz	A 2020. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)
8. k) Fűtési alkalmazások – forrasztási pontonként 0,5 A-es vagy annál nagyobb hőárammal történő – forrasztása rétegelt üvegek legfeljebb 2,1 mm-es vastagságú tábláihoz. Ez a mentesség nem terjed ki a köztes polimerbe ágyazott csatlakozók forrasztására.	A 2024. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X([.../ 3)
9. Szelepvölvek	A 2003. július 1. előtt kifejlesztett motortípusok pótalkatrészeiként	

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárta	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
10. a) Olyan elektromos és elektronikus alkatrészek, amelyek üvegben vagy kerámiában, üveg vagy kerámia beágyazó-anyagösszetételekben, üvegkerámia anyagban vagy üvegkerámia beágyazó-anyagösszetételekben ólmot tartalmaznak. Ez a mentesség nem terjed ki a következőkben történő ólomfelhasználásra: i. izzók üvege és gyújtógyertyák zománcbevonata; ii. a 10. pont b), c) és d) alpontjában felsorolt alkatrészekben lévő dielektromos kerámiaanyagok		X([.../ 4) (a motorok piezoelektromos alkatrészeinek kivételével)
10. b) Integrált áramkörök vagy diszkrét félvezetők részét képező kondenzátorokban található ólom-cirkanát-titanát alapú, ólomtartalmú dielektromos kerámiaanyagok		
10. c) 125 V alatti névleges váltakozó feszültségű, illetve 250 V alatti névleges egyenfeszültségű kondenzátorokban található ólomtartalmú dielektromos kerámiaanyagok	A 2016. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	
10. d) Ólomtartalmú dielektromos kerámiaanyagok az ultrahangos lokátorberendezések érzékelőinek a hőmérséklet miatti mérési hibáját ellensúlyozó kondenzátorokban	A 2017. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárta	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
11. Pirotechnikai indítópatronok	A 2006. július 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	
12. A CO ₂ -kibocsátást a kipufogóhő visszanyerésével csökkentő elektromos rendszerek ólomtartalmú hőelektromos anyagai	A 2019. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X
<i>Hat vegyértékű króm</i>		
13. a) Korrózióvédő bevonatok	A 2007. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
13. b) Az alváz elemeiben felhasznált csavarokkal és anyacsavarokkal kapcsolatos korrózióvédő bevonatok	A 2008. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárta	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
14. Abszorpciós hűtőgépek szénacél hűtőrendszerében korróziógátló szerként használt, a hűtőközeg legfeljebb 0,75 tömegszázalékát kitevő hat vegyértékű króm: a) ha a hűtőgép teljesen vagy részben elektromos fűtőberendezéssel működik, és állandó üzemi feltételek mellett felvett elektromos teljesítménye nem éri el a 75 W-ot; b) ha a hűtőgép teljesen vagy részben elektromos fűtőberendezéssel működik, és állandó üzemi feltételek mellett felvett elektromos teljesítménye legalább 75 W; c) ha a hűtőgép teljes mértékben nem elektromos fűtőberendezéssel működik.	Az a) pont esetében: A 2020. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek A b) pont esetében: A 2026. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X
<i>Higany</i>		
15. a) A fényszórókban használt kisülőlámpák	A 2012. július 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X
15. b) Műszerfal kijelzőiben használt fénycsővek	A 2012. július 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és lejárt	Az 5. cikk (4) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
[...]		
[...]	[...]	

Megjegyzések a táblázathoz:

1. Ezt a mentességet 2030-ban felül kell vizsgálni az 54. cikk (2) bekezdésével összhangban.
2. Olyan alumíniumötvözetekre vonatkozik, amelyekbe az ólmot nem szándékosan vitték be, hanem az újrafeldolgozott alumínium használata miatt található meg az ötvözetben.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. A 60 g/jármű átlagos határérték 10. pont a) alpontjával összefüggésben történő túllépése esetén ki kell szerelni. E megjegyzés szempontjából a nem a gyártó által a gyártósoron beépített elektronikus berendezéseket figyelmen kívül kell hagyni.

[...]/4. A 60 g/jármű átlagos határérték 8. pont a)–k) alpontjával összefüggésben történő túllépése esetén ki kell szerelni. E megjegyzés szempontjából a nem a gyártó által a gyártósoron beépített elektronikus berendezéseket figyelmen kívül kell hagyni.

IV. MELLÉKLET

KÖRFORGÁSOSSÁGI STRATÉGIA

A. RÉSZ

A KÖRFORGÁSOSSÁGI STRATÉGIA ELEMEI

1. Azon tervezett intézkedések nem műszaki jellegű leírása, amelyek azt hivatottak biztosítani, hogy a járműkategóriába tartozó járművek gyártásuk során folyamatosan megfeleljenek a 4–7. cikkben említett jogi követelményeknek.
2. A gyártó által a következők érdekében végrehajtott eljárások nem műszaki jellegű leírása:
 - a) megfelelő adatok gyűjtése a teljes ellátási láncban;
 - b) a beszállítóktól érkező információk megvizsgálása és ellenőrzése;
 - c) a megfelelő intézkedések meghozatala abban az esetben, ha a beszállítóktól kapott adatok szerint fennáll a 4., az 5. és a 6. cikkben foglalt követelményeknek való meg nem felelés kockázata.
3. Információ a hulladékká vált járművek kezelési technológiáira, a szétszerelésre és az alkatrészek, továbbá alkotóelemek újrahasználatára, a hulladékká vált járművek kezelési technológiái terén elért releváns technológiai fejlődésre és az ilyen technológiákba való kapacitásberuházásra irányuló előfeltevésekről, amelyekkel a gyártó a típusjóváahagyási kérelem benyújtásakor a járműtípus újrahasználatosságának, újrafeldolgozhatóságának és hasznosíthatóságának a 4. cikk szerinti kiszámítása során élt.
4. A járművekben az újrafeldolgozott tartalom arányára vonatkozó, a 6. és a 10. cikkben említett információk.
5. Azon intézkedések felsorolása, amelyek végrehajtására a gyártó kötelezettséget vállal annak biztosítása érdekében, hogy az érintett [...] kategóriájú, hulladékká vált járművek kezelése e rendelettel összhangban történjen, különösen a következőkre összpontosítva:
 - a) a VII. melléklet C. részében megjelölt alkatrészek eltávolítását elősegítő intézkedések;
 - b) a járművekben használt olyan anyagok újrafeldolgozási technológiáinak fejlesztéséhez hozzájáruló intézkedések, amelyek esetében ilyen technológiák a típusjóváahagyási kérelem benyújtásának időpontjában kereskedelmi szinten nem állnak széles körben rendelkezésre;

- a) annak nyomon követése, hogy a [...] járműkategorióba tartozó járművekben lévő alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat hogyan használják újra, dolgozzák fel újra és hasznosítják a gyakorlatban;
 - b) a könnyű szétszerelést akadályozó vagy az újrafeldolgozást nagyon megnehezítő anyagok és technikák – például ragasztók vagy szálerősített anyagok – használatából eredő kihívások kezelésére irányuló intézkedések;
 - c) az alkatrészek és alkotóelemek újrahaszználatát előmozdító intézkedések.
6. Az 5. pontban említett intézkedések jellegének és formájának leírása, például a kutatásba és fejlesztésbe történő beruházások, az újrafeldolgozási technológiák vagy infrastruktúra fejlesztésére irányuló beruházások, valamint annak ismertetése, hogy miként működtek együtt a járművek újrahaszználatában, újrafeldolgozásában és hasznosításában és alkatrészeinek eltávolításában részt vevő, hulladékgazdálkodási üzemeltetőkkel.
7. Annak leírása, hogy milyen módon értékelik a 6. pontban említett intézkedések hatékonyságát.

A 4–7. cikk alkalmazása előtt a körforgásossági stratégiában ki kell fejteni, hogy a gyártó hogyan felel meg a 2005/64/EK irányelvben és különösen annak 5. cikkében megállapított, a típusjóváhagyási eljárás során ellenőrzött körforgásossági követelményeknek, valamint a 2000/53/EK irányelvben, különösen annak 4. cikke (2) bekezdésében meghatározott követelményeknek.

B. RÉSZ

A KÖRFORGÁSOS SÁGI STRATÉGIA NYOMÁN HOZOTT INTÉZKEDÉSEK ÉS A STRATÉGIA AKTUALIZÁLÁSA

- 1. A gyártóknak legalább ötévente aktualizálniuk kell a körforgásossági stratégiát.
- 2. Az aktualizált körforgásossági stratégiának a következőket kell tartalmaznia:
 - a) annak leírása, hogy az A. rész 6. pontjában említett intézkedéseket hogyan hajtották végre, és abban az esetben, ha a stratégiában megjelölt egy vagy több intézkedést nem hajtottak végre, ennek indokolása;
 - b) az A. rész 6. pontjában említett intézkedések hatékonyságának értékelése;
 - c) annak leírása, hogy az A. rész 6. pontjában említett intézkedéseket hogyan vették figyelembe vagy fogják figyelembe venni az új járműtípusok tervezése során.

3. A járműtípus tervezésében és gyártásában bekövetkező jelentős változások esetén az aktualizált körforgásossági stratégiának különös figyelmet kell fordítania a következőkre:
- a) az újrahasználat vagy a jó minőségű újrafeldolgozás céljából könnyen szétszerelhető alkatrészek és alkotóelemek új járművekben történő használatában bekövetkezett változások;
 - b) a könnyen újrafeldolgozható anyagok új járművekben történő használatában bekövetkezett változások;
 - c) a könnyű szétszerelést akadályozó vagy az újrafeldolgozást nagyon megnehezítő anyagok és technikák – például ragasztók vagy szálerősített anyagok – használatából eredő kihívások kezelését szolgáló tervezési jellemzők elfogadása;
 - d) az újrafeldolgozott anyagok új járművekben történő használatának, az újragyártott vagy felújított alkatrészek és alkotóelemek járművekben történő használatának, továbbá a más járműtípusokból származó alkatrészek és alkotóelemek kompatibilitásának változásai; és
 - e) az 5. cikkben említett anyagok új járművekben történő használatának változásai.

V. MELLÉKLET

AZ ELTÁVOLÍTÁSRA ÉS A CSERÉRE VONATKOZÓ TÁJÉKOZTATÁSI KÖVETELMÉNYEK

1. A járműbe beépített, elektromosjármű-elemek, illetve -akkumulátorok és könnyűszállítóeszköz-elemek, illetve -akkumulátorok (LMT-elemek, illetve -akkumulátorok):
 - a) szám;
 - b) elhelyezkedés;
 - c) tömeg;
 - d) az elem, illetve akkumulátor kémiai típusa;
 - e) az elem, illetve akkumulátor biztonságos kisütésére vonatkozó utasítások;
 - f) az eltávolításra és a cserére vonatkozó műszaki utasítások, beleértve az összes lépés sorrendjét és az összekötési, rögzítési és tömítési technikákat;
 - g) az elektromosjármű-elemekhez, illetve -akkumulátorokhoz való hozzáféréshez, azok eltávolításához és cseréjéhez szükséges eszközök vagy technológiák.
2. A járműbe beépített, elektromos meghajtású motorok:
 - a) szám;
 - b) elhelyezkedés;
 - c) tömeg;
 - d) az elektromos meghajtású motorokban jelen lévő állandó mágnesek típusai, ha azok a következő típusokba tartoznak:
 - i. neodímium-vas-bór;
 - ii. szamárium-kobalt;
 - iii. alumínium-nikkel-kobalt;
 - iv. ferrit;
 - e) az eltávolításra és a cserére vonatkozó műszaki utasítások, beleértve az összes lépés sorrendjét és az összekötési, rögzítési és tömítési technikákat;

- f) az elektromos meghajtású motorokhoz való hozzáféréshez, azok eltávolításához és cseréjéhez szükséges eszközök vagy technológiák.

3. A VII. melléklet B. részében felsorolt alkotóelemek, alkatrészek és anyagok:

- a) az 5. cikk (2) bekezdésében felsorolt anyagok jelenléte a járműben, amelyeket a III. mellékletben említett módon kell megjelölni;
- b) szám;
- c) elhelyezkedés;
- d) tömeg;
- e) az eltávolításra vonatkozó műszaki utasítások, beleértve az összes lépés sorrendjét;
- f) a legjobb kezelési technikák rendelkezésre állása.

4. A VII. melléklet C. részében felsorolt alkotóelemek, alkatrészek és anyagok:

- a) szám;
- b) elhelyezkedés;
- c) az eltávolításra és a cserére vonatkozó műszaki utasítások, beleértve az összes lépés sorrendjét.

5. Digitálisan kódolt alkotóelemek és alkatrészek a járműben:

- a) szám;
- b) elhelyezkedés;
- c) a hozzáférésre, az eltávolításra és a cserére vonatkozó műszaki utasítások, beleértve a pótalkatrészek és -alkotóelemek más járműben való működéshez szükséges aktiválásához elengedhetetlen kódolást és szoftvert;
- d) a más gyártmányok és modellek meghatározott alkatrészeivel és alkotóelemeivel való működőképesség, helyettesíthetőség és kompatibilitás leírása;
- e) a gyártó műszaki segítségnyújtásért felelős kapcsolattartó pontja.

VI. MELLÉKLET

JELÖLÉSI KÖVETELMÉNYEK

1. Járművek 100 grammot meghaladó tömegű műanyag alkatrészei, alkotóelemei és anyagai:
 - a) ISO 1043-1 Műanyagok – Jelek és rövidítések. 1. rész: Alappolimerek és ezek sajátos jellemzői;
 - b) ISO 1043-2 Műanyagok – Jelek és rövidítések. 2. rész: Töltő- és erősítő anyagok;
 - c) ISO 11469 Műanyagok – Műanyagtermékek generikus azonosítása és jelölése.
2. Járművek 200 grammot meghaladó tömegű elasztomer alkatrészei, alkotóelemei és anyagai, a gumibroncsok kivételével: ISO 1629 Gumi és latex – Nomenklátúra.
3. Az ISO-szabványokban használt „<” vagy „>” jelek zárójellel helyettesíthetők.

Az állandó mágneses anyagokat tartalmazó [...]/járműalkatrészek és -alkotóelemek címkéjén szereplő tájékoztatást az (EU) 2024/1252 rendelet 28. cikkével összhangban kell megadni.

[...]

VII. MELLÉKLET

KEZELÉSI KÖVETELMÉNYEK

A. RÉSZ

A HULLADÉKTÁROLÓ ÉS A HULLADÉKKEZELŐ HELYEKRE VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

1. A hulladékká vált járművek kezelés előtti tárolására, valamint alkatrészeik, alkotóelemeik és anyagaik tárolására szánt hulladéktároló helyeknek, beleértve a gyűjtőhelyeken kialakított tárolóhelyeket is:
 - a) át nem eresztő felülettel kell rendelkezniük, a kiömlő anyag gyűjtésére alkalmas eszközökkel, ülepítőkkal és tisztító-zsírtalanító berendezésekkel;
 - b) vízkezelésre, ideértve a csapadékvizet is, alkalmas berendezéssel kell ellátni őket, az egészség- és környezetvédelmi előírásoknak megfelelően.
 - c) megfelelő tárolóhellyel kell rendelkezniük a hulladékká vált járművek számára, és csak szennyezésmentesített hulladékká vált járműveket szabad bennük egymásra helyezni, kivéve, ha megfelelő magasságú tárolóállványokat használnak;
 - d) azonnal el kell távolítaniuk a hulladékká vált szivárgó járművekből a közegeket és folyadékokat, a kiszivárgott közegeket és folyadékokat pedig adszorbens segítségével össze kell gyűjteni.
2. A tárolást úgy kell megszervezni, hogy elkerülhető legyen a következők károsodása:
 - a) az e VII. melléklet B. részének 1. és 2. pontjában felsorolt folyadékokat és közegeket tartalmazó alkotóelemek és alkatrészek;
 - b) az e VII. melléklet C. részében felsorolt alkotóelemek, alkatrészek és anyagok.
3. A hulladékká vált járművek és alkotóelemeik, alkatrészeik és anyagaik kezelésére szolgáló helyeknek a következőkkel kell rendelkezniük:
 - a) át nem eresztő felületek megfelelő területeken, kiömlő anyag összegyűjtésére alkalmas eszközökkel, ülepítőkkal és tisztító-zsírtalanító berendezésekkel;
 - b) a hulladékká vált járműből eltávolított alkotóelemek, alkatrészek és anyagok megfelelő tárolására szolgáló hely, beleértve az olajjal szennyezett alkatrészek, alkotóelemek és anyagok át nem eresztő tárolását;

- c) megfelelő konténerek az elemek, illetve -akkumulátorok (az elektrolit helyszíni vagy máshol történő semlegesítésével), szűrők és PCB-t/PCT-t tartalmazó kondenzátorok tárolására;
- d) megfelelő, különálló tárolótartályok a hulladékká vált járművek folyadékainak elkülönített tárolására: [...] üzemanyagok, olajok (motorolaj, sebességváltó-olaj, szervokormány-olaj, hajtóműolaj, hidraulikaolaj), olajszűrők, hűtőfolyadékok, fagyálló folyadék, fékfolyadékok, [...] hűtőközegek, dízel kipufogógáz-folyadék és minden egyéb [...] olyan folyadék vagy gáz számára, amely a hulladékká vált járműben található;
- e) vízkezelésre, ideértve a csapadékvizet is, alkalmas berendezések, az egészség- és környezetvédelmi előírásoknak megfelelően;
- f) megfelelő tárolóhely a használt gumiköpenyek számára, a tűzveszély és a túlzottan magasra rakatolás megelőzésének szükségességét figyelembe véve.

4. Az elektromos járművek kezelésére engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek meg kell felelniük az (EU) 2023/1542 [...] rendelet XII. mellékletében meghatározott követelményeknek. Az elektromos járműveket feltételezhetően sérült elektromosjármű-elemmel, illetve -akkumulátorral átvevő, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek a leadástól számított 24 órán belül értékelniük kell ezeket az elemeket, illetve akkumulátorokat. Ezen járműveket és elemeket, illetve akkumulátorokat az 1. bekezdésben említettek szerint elkülönített módon, elzárt területen kell tárolni. Az elzárt területet megfelelő berendezésekkel kell ellátni, amelyek megelőzik, észlelik és megakadályozzák az elektromosjármű-elemekből, illetve -akkumulátorokból eredő tűz áttérjedését más területekre, elektromos járművekre, vagy elemekre, illetve akkumulátorokra.

B. RÉSZ

A SZENNYEZÉSMENTESÍTÉSRE VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

1. A következő közegeket és folyadékokat el kell távolítani a hulladékká vált járműből, kivéve, ha azok az érintett alkatrészek újrafelhasználásához szükségesek:
 - a) üzemanyag;
 - b) motorolaj;
 - c) hajtóműolaj;
 - d) sebességváltó-olaj;

da) szervokormány-olaj;

e) hidraulikaolaj;

f) hűtőfolyadékok;

g) fagyálló folyadék;

h) fékfolyadékok;

i) [...] hűtőközegek; [...]

ia) dízel kipufogógáz-folyadékok; és

j) a hulladékká vált járműben található bármely más [...] folyadék vagy gáz.

A közegek és folyadékok eltávolítása után leeresztő dugókat kell alkalmazni a maradványok szivárgásának megakadályozására. A gyűjtőtartályokon címkével fel kell tüntetni a bennük lévő folyadék típusát, és egymástól elkülönítve, e melléklet A. részének megfelelő biztonságos helyen kell őket tárolni a véletlen kiömlés, szivárgás vagy jogosulatlan hozzáférés megakadályozása érdekében.

(1a) A következő alkotóelemeket, alkatrészeket és anyagokat közömbösíteni kell:

- a) e-segélyhívó rendszer
- b) légzsákok pirotechnikai alkatrészei;
- c) biztonsági övek pirotechnikai alkatrészei;
- d) minden egyéb pirotechnikai alkatrész;

2. A következő alkotóelemeket, alkatrészeket és anyagokat el kell távolítani a hulladékká vált járművekből:

- a) a légzsákokat, a cseppfolyósított pégégáz (LPG) tartályait, a sűrített földgáz (CNG) tartályait, a hidrogéntartályokat és minden más potenciálisan robbanásveszélyes alkatrészt és alkotóelemet közömbösíteni kell;

a1) olajszűrők;

- b) [...] A hűtőközegeket az (EU) [...] 2024/573 rendeletnek megfelelően kell kezelni;
- c) az azonosítottan higanyt[...] tartalmazó alkotóelemeket a kezelés során azonosítható anyagáramban kell elkülöníteni, amelyet a 2008/98/EK irányelv 17. cikkével összhangban biztonságosan immobilizálni és ártalmatlanítani kell;
- d) az 5. cikk (2) bekezdésében említett anyagokat tartalmazó anyagokat, amelyeket a III. mellékletben meghatározottak szerint kell megjelölni, a kezelés során azonosítható anyagárammá kell elkülöníteni, amelyet a 2008/98/EK irányelv 17. cikkével összhangban biztonságosan immobilizálni és ártalmatlanítani kell.

A szennyezésmentesítés során összegyűjtött valamennyi alkatrészt, alkotóelemet és anyagot kijelölt tartályokban kell tárolni. A gyűjtőtartályokon címkével fel kell tüntetni a bennük lévő alkotóelemeket, alkatrészeket és anyagokat, és egymástól elkülönítve, e melléklet A. részének megfelelő biztonságos helyen kell őket tárolni a véletlen kiömlés, szivárgás vagy jogosulatlan hozzáférés megakadályozása érdekében.

3. A hulladékká vált járművek szennyezésmentesítésére vonatkozóan a következő információkat kell rögzíteni:
- a) [...] azon hulladékká vált járművek teljes száma, amelyeket kezeltek;
 - b) [...] a hulladékká vált járművek átlagos tömege a szennyezésmentesítés és eltávolítás előtt és után;
 - c) a szennyezésmentesített [...] folyadékok, alkatrészek, alkotóelemek vagy anyagok minden egyes típusának teljes [...] mennyisége [...];
 - d) adott esetben a hulladékszállító neve és elérhetősége;
 - e) a szennyezésmentesítési folyamat során összegyűjtött [...] folyadékok, alkatrészek, alkotóelemek vagy anyagok végső [...] kezelési helyszínének neve, elérhetősége, valamint újrahasználat, hasznosítás, újrafeldolgozás, energetikai hasznosítás, égetés vagy ártalmatlanítás elért százalékos aránya.

C. RÉSZ

ALKATRÉSZEK ÉS ALKOTÓELEMELK KÖTELEZŐ ELTÁVOLÍTÁSA A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEKBŐL

	<u>A 30. cikk 2. pontja alapján mentesül, ha a VII. melléklet G. részében foglalt feltételek alkalmazandók:</u>
1.a) Az (EU) 2023/1542 rendelet 3. cikkének 14. pontjában <u>meghatározott, elektromosjármű-elemek, illetve -akkumulátorok, ideértve azok elem-, illetve akkumulátorfelügyeleti rendszereit, a [...] fedélzeti töltőket, a borításokat vagy burkolatokat, ha vannak ilyenek;</u>	
1.b) Az (EU) 2023/1542 rendelet 3. cikkének 11. pontjában <u>meghatározott, LMT-elemek, illetve -akkumulátorok, beleértve azok elem-, illetve -akkumulátorfelügyeleti rendszereit, az elektromos járművek fedélzeti töltőit, a borításokat vagy burkolatokat, ha vannak ilyenek;</u>	
[...]/2. Az (EU) 2023/1542 rendelet [...] 3. cikkének 12. pontjában meghatározott SLI-elemek, illetve -akkumulátorok;	
(2a) Az (EU) 2023/1542 rendelet 3. cikkének 9. pontjában <u>meghatározott hordozható elemek, illetve akkumulátorok;</u>	
[...]/3. Elektromos meghajtású motorok, <u>ideértve motorházukat, generátoraikat, alternátoraikat és hűtőventilátor-motorjaikat, amennyiben azok jelen vannak [...] [...];</u>	
4. <u>Belső égésű [...] motorok blokkjai [...];</u>	X
5. Katalizátorok;	
6. Sebességváltók, <u>beleértve a vezérlőegységeket is;</u>	X <u>Mentesség esetén a 20. pont alkalmazandó a vezérlőegységre.</u>
7. Az üvegből készült szélvédők, hátsó és oldalsó ablakok, ideértve a <u>tetőablak-szerkezeteket is, teljes üvegmennyiségének legalább 70 %-a;</u>	
8. [...] Felnik;	
9. <u>Gumiabroncsok;</u>	
10.[...];	

11.A szórakoztató- és információs rendszer közvetlenül hozzáférhető részei, ideértve a hangot, a navigációt, így többek között a radar vagy lidar vezérlőegységeket és érzékelőket, amennyiben jelen vannak, valamint a multimédiás vezérlőket, köztük a 100 négyzetcentiméternél nagyobb felületű kijelzőket is;	
12.Fényszórók és hátsó lámpák, beleértve azok működtető berendezéseit;	
13. <u>Fő kábelkötegek</u> , beleértve a belső és külső töltőkábeleket, ha <u>vannak ilyenek</u> ;	X
14. <u>Ütközéskezelő rendszer</u> , beleértve a [...]lökharító-borítást, a <u>nyúlványokat és a gyűrődőelemeket</u> ;	X
[...]Műanyag üzemanyagtartályok	
16.Hőcserélők.	
[...]	
[...]	
19. [...]Szénszálas erősítésű műanyag alkatrészek	
[.../ 20. Elektromos és elektronikus alkotóelemek: a) az [...] elektromos járművek inverterei és DC/DC átalakítói, amelyek elektromos feszültsége [...] legalább 24V vagy tömegük meghaladja az 1 kilogrammot; b) különösen magas nemesfémtartalmú nyomtatott áramköri kártyák [...]; c) 0,2 [...] négyzetmétert meghaladó területű fotovoltaiikus (PV) panelek [...]; d) vezérlőmodulok és szelepdobozok az automata erőátvitelhez[...]; e) <u>oxigén-, radar- és lidarérzékelők, ha vannak ilyenek.</u>	X
21. E-segélyhívó rendszer	
22. Üzemanyagcella-kötegek	

D. RÉSZ

ALKATRÉSZEK ÉS ALKOTÓELEMELK ÚJRAHASZNÁLATA, ÚJRAGYÁRTÁSA ÉS FELÚJÍTÁSA

1. Az eltávolított alkatrészek és alkotóelemek műszaki értékelése:
 - a) Újrahasználat esetén:
 - i. az alkatrész vagy alkotóelem működőképes;
 - ii. alkalmas arra, hogy az elsődleges rendeltetésének megfelelően könnyen használható legyen.
 - b) Újragyártás vagy felújítás esetén:
 - i. az alkatrész vagy alkotóelem hiánytalan;
 - ii. a károsodás, a csökkent működőképesség vagy teljesítmény és az alkatrész vagy alkotóelem használatra alkalmas állapotának helyreállításához szükséges javítások felmérése;
 - iii. nem áll fenn súlyos korrózió.
2. Az alkatrészek és alkotóelemek címkéjén feltüntetendő minimális információk:
 - a) az alkatrész vagy alkotóelem neve;
 - b) hivatkozás annak a járműnek az alvázszámára (VIN), amelyből az alkatrészt vagy alkotóelemet eltávolították; és
 - c) név, levelezési cím, egyedüli kapcsolattartó pont megjelölése és e-mail-cím, adott esetben webcím, amely azonosítja az alkatrészt vagy alkotóelemet eltávolító, [...] engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményt.

E. RÉSZ

NEM ÚJRAHASZNÁLHATÓ ALKATRÉSZEK ÉS ALKOTÓELEMEEK

1. Valamennyi légzsák, köztük a párnák, a pirotechnikai működtetők, elektronikus vezérlőegységek és érzékelők.
2. [...]
3. [...]
4. A biztonsági övek automata vagy nem automata alkatrészei, köztük hevederek, csatok, övvisszahúzó, pirotechnikai működtetők.
5. Ülések, ha biztonsági öv rögzítési pontjait és/vagy légzsákokat tartalmaznak.
6. Kormányzár-alkatrészek, amelyek a kormányoszloppal állnak kapcsolatban.
7. Indításgátlók, köztük a jeladók és az elektronikus vezérlőegységek.

F. RÉSZ

AZ ELTÁVOLÍTOTT ALKATRÉSZEKRE, ALKOTÓELEMÉKRE ÉS ANYAGOKRA VONATKOZÓ KÜLÖNÖS KEZELÉSI KÖVETELMÉNYEK

1. Az SLI-elemeket, illetve -akkumulátorokat az (EU) 2023/1542 [...] rendelet 70. cikkének megfelelően kell kezelni.
2. Az elektromosjármű-elemeket, illetve -akkumulátorokat az (EU) 2023/1542 [...] rendelet 70. cikkével összhangban kell kezelni.
- (2a) Az LMT-elemeket, illetve -akkumulátorokat az (EU) 2023/1542 rendelet 70. cikkének megfelelően kell kezelni.
- (2b) A hordozható elemeket, illetve -akkumulátorokat az (EU) 2023/1542 rendelet 70. cikkének megfelelően kell kezelni.

3. Az (EU) 2024/1252 rendelet [...] 28. cikkében meghatározott, neodímiumot, diszpróziumot vagy prazeodímiumot tartalmazó állandó mágneses anyagokat (neodímium-vas-bór [NdFeB]), a rezet el kell távolítani az újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra nem alkalmas elektromos meghajtású motorokból, ha az eltávolítást a szokásos mértéket meghaladó költség nélkül el lehet végezni az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekben. Az NdFeB állandó mágneses anyagok újrafeldolgozásával kapcsolatos műszaki fejlődés hiánya esetén az elektromos meghajtású motorokat vagy az állandó mágneses anyagot tartalmazó alkatrészeit tárolni kell, és az (EU) 2024/1252 rendelet [...] 27. cikke (1) bekezdése b) pontjának megfelelően kell címkézni őket. A jövőbeli újrafeldolgozás tekintetében az 1999/31/EK irányelv átmeneti tárolásra vonatkozó követelményei nem alkalmazandók.
4. Az újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra nem szánt, eltávolított elektronikus alkotóelemeket és alkatrészeket, valamint a nem vas maradékhulladékokat, beleértve a zúzott nyomtatott áramköri kártyákat is, a hulladékkezelési üzemeltetőknek a 2012/19/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében meghatározottak szerint kell kezelniük.
5. A hulladékká vált járműből eltávolított üveget legalább tartályüveggé, üvegrosttá vagy azzal egyenértékű minőségű üveggé kell újrafeldolgozni.
6. Az eltávolított hűtőfolyadékot az (EU) 2024/573 rendelet 8. cikkének megfelelően kell újrafeldolgozni, visszanyerni vagy megsemmisíteni.
7. A műanyag- és maradékfrakciókat az (EU) 2019/1021 rendelet 7. cikkének és IV. mellékletének megfelelően kell kezelni.
8. A gumiabroncsokat a hulladékhierarchiával és a 2008/98/EK irányelv 4. cikkében meghatározott általános követelményekkel összhangban kell feldolgozni annak érdekében, hogy előnyben részesítsék az olyan megelőzési lehetőségeket, amelyek a legjobb általános környezeti eredményt eredményezik, [beleértve az újrafutóztatást is].
9. A VII. melléklet C. részének 12. pontjában meghatározott hőcserélőkből származó alumíniumanyagokat a VII. melléklet G. részének része 2. pontjának b. alpontjában meghatározott öntészeti és alakított alumínium frakcióktól elkülönítve kell tárolni és újrafeldolgozni.

G. RÉSZ

[...]A KOMBINÁLT ZÚZÁSRA ÉS A ZÚZALÉKKEZELÉSI TECHNOLOGIÁK ALKALMAZÁSÁRA VONATKOZÓ KRITÉRIUMOK

1. A hulladékká vált járművek, alkatrészeik, alkotóelemeik és anyagaik más hulladékkal együtt történő zúzásának engedélyezésére vonatkozó kritériumok:
 - a) Az elektromos és elektronikus berendezések hulladékait zúzás előtt szelektíven kezelték a 2012/19/EU irányelv VII. mellékletével összhangban, a hulladékká vált járművekkel együtt;
 - b) az (EU) 2023/1542 rendeletben meghatározott valamennyi hulladéktípusból minden elemet, illetve akkumulátort eltávolítottak a hulladékká vált járművekkel együtt történő zúzás előtt;
 - c) a műanyag csomagolást eltávolították a csomagolási hulladékból, a fém csomagolási hulladékot pedig az (EU) 2025/40[...] rendeletben meghatározottak szerint még nem válogatták meghatározott ötvözetcsaládokba az elhasználódott járművekkel együtt történő zúzás előtt;
 - d) a különböző hulladékfrakciók együttes kezelése nem eredményezi a kezelésből eredő hulladékáramok minőségének romlását a hulladékfrakciók elkülönített kezeléséhez képest;
 - e) lehetővé kell tenni a vegyeshulladék-áramok kimeneti frakciókhoz való egyedi hozzájárulásának meghatározását a hulladékká vált járművek kezelési teljesítményére vonatkozó jelentéstételi követelmények, valamint az egyéb hulladékáramokra vonatkozó egyéb követelmények, például az (EU) 2023/1542 rendelet, az (EU) 2025/40[...] rendelet, a 2012/19/EU irányelv és a 2008/58/EK irányelv tekintetében.
2. A kimeneti frakciókra vonatkozó minőségi követelmények:
 - a) A fő acélfrakció teljes réztartalma nem haladhatja meg a 0,25 tömegszázalékot; [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot = az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 60 hónapot követő hónap első napja]-tól/től kezdődően a fő acélfrakció teljes réztartalma tömegszázalékban kifejezve nem haladhatja meg a 0,15 %-ot;

- b) Az alumíniumot legalább az EN 1706:2020 szabványban meghatározott öntészeti ötvözetek, valamint az EN 573–3:2019 szabványban meghatározott alakított ötvözetek frakciójába kell szétválogatni.
- c) A zúzógépből a légáramban történő szétválasztást és a vas leválasztását követően keletkező nehéz frakciót tovább kell kezelni a vas, a nemvasfémek, a műanyagok és más szerves anyagok újrafeldolgozás vagy hasznosítás céljából történő elkülönítése céljából. Az ezen eljárásokból származó maradék kevesebb mint 1 tömegszázalék fém, és a 2003/33/EK tanácsi határozattal összhangban kevesebb mint 5 tömegszázalék teljes szervesanyag-tartalmat tartalmazhat; a teljes szervesszén-tartalomra (TOC) vonatkozó < 5 tömegszázalékos határérték nem alkalmazandó, ha a zúzás utáni nehézfrakciót megfelelően kiválasztották és előkészítették, és az a hatályos jogszabályok szerint biológiailag stabil;
- d) A zúzógépből keletkező könnyű frakciót tovább kell kezelni a vasfémek, a nemvasfémek, a műanyagok és más szerves anyagok újrafeldolgozás vagy hasznosítás céljából történő elkülönítése céljából. Az ezen eljárásokból származó maradék kevesebb mint 1 tömegszázalék fém, és a 2003/33/EK tanácsi határozattal összhangban kevesebb mint 5 tömegszázalék teljes szervesanyag-tartalmat tartalmazhat; a teljes szervesszén-tartalomra (TOC) vonatkozó < 5 tömegszázalékos határérték nem alkalmazandó, ha a zúzás utáni könnyűfrakciót megfelelően kiválasztották és előkészítették, és az a hatályos jogszabályok szerint biológiailag stabil.

3. Az alkatrészek, alkotóelemek és anyagok eltávolítására vonatkozó kötelezettség alóli mentességhez szolgáltatandó dokumentáció:

- a) [...] Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény és a zúzási műveleteket végző és zúzáskézelési technológiákat alkalmazó vagy azt alvállalkozásba adó létesítmény közötti írásbeli szerződés másolata, beleértve a másodlagos anyagok minőségére vonatkozó előírásokat és a hulladékká vált járművek maradékainak feldolgozása során követett műszaki előírásokat.
- b) [...] Független szerv által készített dokumentáció, amely igazolja az újrafeldolgozásra kész kezelési frakciók [...] minőségét és mennyiségét egy reprezentatív kezelési konfigurációhoz [...].

- c) [...] Bármely más típusú dokumentáció, amely igazolja, hogy a hulladékká vált járművekből származó anyagok minősége nem gyengébb és mennyisége [...] nem kisebb azon alkotóelemek és alkatrészek minőségéhez és mennyiségéhez képest, amelyeket a C. részben meghatározott követelményeknek megfelelően külön eltávolítottak a zúzás előtt.

VIII. MELLÉKLET

A GYÁRTÓK NYILVÁNTARTÁSÁBA VALÓ BEJEGYZÉSHEZ SZÜKSÉGES INFORMÁCIÓK

1. A gyártó vagy a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében [...] meghatalmazott képviselője által benyújtandó információk a következők:
 - a) az a név és márkanevek, ha vannak, amelyek alatt a gyártó a tagállamban tevékenykedik, valamint a gyártó címe – irányítószám, település, utca, házszám, ország –, telefonszáma, ha van, webcíme és e-mail-címe, megjelölve egy egyedüli kapcsolattartó pontot;
 - b) a gyártó nemzeti azonosító kódja, beleértve a cégjegyzékszámot vagy azzal egyenértékű hivatalos nyilvántartási számot, valamint az európai vagy nemzeti adóazonosító számot;
 - c) azon jármű-kategóriák, amelyeket a gyártó első alkalommal kíván forgalmazni a tagállam területén;
 - d) tájékoztatás arról, hogy a gyártó hogyan teljesíti a 16. cikkben meghatározott kötelezettségeit, beleértve az alábbiakról szóló írásbeli tájékoztatást:
 - i. a gyártó által a 16. és a 20. cikkben meghatározott, gyártói felelősséggel kapcsolatos kötelezettségek teljesítése érdekében bevezetett intézkedések;
 - ii. a 23. cikkben megállapított gyűjtési kötelezettség teljesítése érdekében a gyártó által a tagállamban forgalmazott járművek mennyisége tekintetében bevezetett intézkedések; és
 - iii. az illetékes hatóságoknak bejelentett adatok megbízhatóságát biztosító rendszer;
 - e) a gyártó vagy adott esetben a gyártó által a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében [...] meghatalmazott képviselő vagy a gyártói felelősségi szervezet nyilatkozata arról, hogy a megadott információk megfelelnek a valóságnak.

2. Abban az esetben, ha a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek teljesítésére gyártói felelősségi szervezetet jelölnek ki, az 1. pontban felsorolt információkon kívül a következőket is meg kell adni:
- a) név és elérhetőség, úgymint irányítószám, település, utca, házszám, ország, telefonszám, webcím és e-mail-cím, valamint a gyártói felelősségi szervezet nemzeti azonosító kódja;
 - b) a gyártói felelősségi szervezet cégjegyzékszáma vagy azzal egyenértékű hivatalos nyilvántartási száma és az európai vagy nemzeti adóazonosító száma; és
 - c) a képviselt gyártó általi meghatalmazás.
3. A [...] 17. cikk (1) bekezdésének megfelelő meghatalmazás esetén a gyártói felelősségi szervezetnek az 1. pontban felsorolt információkon kívül a következőket is meg kell adnia:
- a) az általa képviselt gyártók neve és elérhetősége, úgymint irányítószám, település, utca, házszám, ország, telefonszám, webcím és e-mail-cím;
 - b) adott esetben az egyes képviselt gyártók általi meghatalmazás;
 - c) amennyiben a gyártói felelősségi szervezet több gyártót képvisel, minden egyes képviselt gyártó vonatkozásában külön-külön fel kell tüntetnie, hogy e gyártók hogyan teljesítik a 16. cikkben meghatározott kötelezettségeket.
4. Amennyiben olyan, a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében kijelölt képviselő teljesíti a 16. cikk szerinti kötelezettségeket a gyártó nevében, amely egynél több gyártót képvisel, e képviselőnek az 1. pontban felsorolt információkon kívül minden egyes képviselt gyártó nevét és elérhetőségét külön-külön meg kell adnia.

IX. MELLÉKLET

[...] BONTÁSI IGAZOLÁS

A járművek tervezésére vonatkozó körforgásossági követelményekről és a hulladékká vált járművek kezeléséről szóló [...] európai parlamenti és tanácsi rendelet 25. cikke alapján kiállítva.

1.	Az igazolást kiállító létesítmény vagy vállalkozás	
1.1.	Név	
1.2.	Cím	
1.3.	Telefonszám	
1.4.	E-mail-cím (ha van)	
1.5.	Nyilvántartási vagy azonosító szám*	
2.	Az 1. pontban említett létesítményre vagy vállalkozásra vonatkozó engedélyt kiállító illetékes hatóság	
2.1.	Tagállam	
2.2.	Név	
2.3.	Cím	
3.	Bontási igazolás	
3.1.	Kiállítás időpontja	
3.2.	Szám	
4.	A bontási igazolás tárgyát képező járműre vonatkozó információk	
4.1.	Felségjel	
4.2.	(A) Rendszám**	
4.3.	(J) Kategória**	
4.4.	(D.1.) Gyártmány**	
4.5.	(D.3.) Kereskedelmi név**	
4.6.	(E) Alvázszám**	
4.7.	Forgalmi engedély száma	
5.	A jármű tulajdonosára vonatkozó információk	
5.1.	(C.2.1.) Vezetéknév vagy cégnév**	
5.2.	(C.2.2.) Egyéb név/nevek **	

5.3.	(C.2.3.) Cím**	
5.4.	Telefonszám	
5.5.	E-mail-cím (ha van)	
6.	Megjegyzések	
* Ezt a követelményt nem kell érvényesíteni, ha a nemzeti nyilvántartási vagy azonosítási rendszer nem ismer ilyen számot. <u>** Az 1999/37/EK irányelvben foglalt harmonizált közösségi kódok.</u>		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

X. MELLÉKLET

AZ (EU) 2018/858 RENDELET ÉS A 168/2013/EU RENDELET MÓDOSÍTÁSAI

1. Az (EU) 2018/858 rendelet II. melléklete a következőképpen módosul:

2.

1. az I. rész G13 tétele helyébe a következő szöveg lép:

3. „

G13	Körforgásos jelleg	Rendelet [Kiadóhivatal: kérjük, adja meg e rendelet számát]	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
-----	--------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--

”;

az 1. függelék a következőképpen módosul:

a) az 1. táblázat G13 tétele helyébe a következő szöveg lép:

„G13	Körforgásos jelleg	Rendelet [Kiadóhivatal: kérjük, adja meg e rendelet számát]	n.a. A VII. mellékletnek a meghatározott alkatrészek újrafelhasználásának tilalmáról szóló E. részét azonban alkalmazni kell.”;
------	--------------------	---	--

b) a 2. táblázat G13 tétele helyébe a következő szöveg lép:

„G13	Körforgásos jelleg	Rendelet [Kiadóhivatal: kérjük, adja meg e rendelet számát]	n.a. A VII. mellékletnek a meghatározott alkatrészek újrafelhasználásának tilalmáról szóló E. részét azonban alkalmazni kell.
------	--------------------	---	--

”;

a 2. függelék 4. pontja a következőképpen módosul:

a) az „I. rész: az M1 kategóriába tartozó járművek” táblázat 59. tételének helyébe a következő szöveg lép:

„59	Rendelet [Kiadóhivatal: kérjük, adja meg e rendelet számát] (Körforgásos jelleg)	A rendelet előírásai nem alkalmazandók.
-----	--	---

”;

- b) a „II. rész: az N1 kategóriába tartozó járművek” táblázat 59. tételének helyébe a következő szöveg lép:

”

59	Rendelet [Kiadóhivatal: kérjük, adja meg e rendelet számát] (Körforgásos jelleg)	A rendelet előírásai nem alkalmazandók.”;
----	--	---

a III. rész a következőképpen módosul:

- a) az 1. függelékben az 59. tétel helyébe a következő szöveg lép:

59	Körforgásos jelleg	Rendelet [Kiadóhivatal: kérjük, adja meg e rendelet számát]	n. a.	n. a.		
----	--------------------	---	-------	-------	--	--

- b) a 2. függelékben az 59. tétel helyébe a következő szöveg lép:

59	Körforgásos jelleg	Rendelet [Kiadóhivatal: kérjük, adja meg e rendelet számát]	n. a.				n. a.					
----	--------------------	---	-------	--	--	--	-------	--	--	--	--	--

- c) a 3. függelékben az 59. tétel helyébe a következő szöveg lép:

59	Körforgásos jelleg	Rendelet [Kiadóhivatal: kérjük, adja meg e rendelet számát]	n. a.
----	--------------------	---	-------

- d) a 4. függelékben az 59. tétel helyébe a következő szöveg lép:

59	Körforgásos jelleg	Rendelet [Kiadóhivatal: kérjük, adja meg e rendelet számát]	n. a.				n. a.					
----	--------------------	---	-------	--	--	--	-------	--	--	--	--	--

2. A 168/2013/EU rendelet II. melléklete a következőképpen módosul:

a 168/2013/EU rendelet II. mellékletének C1. szakaszában a 15a. bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	18	Körforgásossági követelmények	Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1252 rendelete (*1)	x	x	x								
15b	18	Körforgásossági követelmények	[Kiadóhivatal: kérjük, illessze be a hulladékká vált járművekről szóló ezen (EU) 2025/XXXX rendeletre való hivatkozást]				x	x	x	x	x	x	x	x

XI. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

2. 2000/53/EK irányelv

<i>2000/53/EK irányelv</i>	<i>Ez a rendelet</i>
1. cikk	1. cikk
2. cikk, 1. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 1. pont
2. cikk, 2. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 2. pont
2. cikk, 3. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 22. pont
2. cikk, 4. pont	3. cikk, (2) bekezdés, a) pont
2. cikk, 5. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 16. pont
2. cikk, 6. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 5. pont
2. cikk, 7. pont	3. cikk, (2) bekezdés, a) pont
2. cikk, 8. pont	3. cikk, (2) bekezdés, a) pont
2. cikk, 9. pont	3. cikk, (2) bekezdés, a) pont
2. cikk, 10. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 35. pont
2. cikk, 11. pont	—
2. cikk, 11. pont, a) alpont	—
2. cikk, 11. pont, b) alpont	—
2. cikk, 11. pont, c) alpont	—
2. cikk, 11. pont, d) alpont	—
2. cikk, 12. pont	—

<i>2000/53/EK irányelv</i>	<i>Ez a rendelet</i>
2. cikk, 13. pont	–
3. cikk, (1) bekezdés	2. cikk, (1) bekezdés, a) pont
3. cikk, (2) bekezdés	–
3. cikk, (3) bekezdés	–
3. cikk, (4) bekezdés	2. cikk, (2) bekezdés, a) pont és (5) bekezdés
3. cikk, (5) bekezdés	2. cikk, (1) bekezdés, c) pont és (5) és (6) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés, a) pont	5. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés, b) pont	7. cikk, (1) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés, c) pont	6. cikk
4. cikk, (2) bekezdés, a) pont	5. cikk, (2) és (3) bekezdés
4. cikk, (2) bekezdés, b) pont, i. alpont	5. cikk, (4) bekezdés, a) pont
4. cikk, (2) bekezdés, b) pont, ii. alpont	5. cikk, (4) bekezdés, b) pont
4. cikk, (2) bekezdés, b) pont, iii. alpont	5. cikk, (4) bekezdés, c) pont
4. cikk, (2) bekezdés, b) pont, iv. alpont	5. cikk, (4) bekezdés, d) pont
4. cikk, (2) bekezdés, c) pont	--
5. cikk, (1) bekezdés, első franciabekezdés	23. cikk, (1) bekezdés és (2) bekezdés, c) pont
5. cikk, (1) bekezdés, második franciabekezdés	23. cikk, (2) bekezdés, b) pont
5. cikk, (2) bekezdés	23. cikk, (4) bekezdés, első albekezdés és második albekezdés, c) pont
5. cikk, (3) bekezdés, első albekezdés	25. cikk
5. cikk, (3) bekezdés, második albekezdés	--

<i>2000/53/EK irányelv</i>	<i>Ez a rendelet</i>
5. cikk, (3) bekezdés, harmadik albekezdés	--
5. cikk, (4) bekezdés, első albekezdés	24. cikk, (2) bekezdés
5. cikk, (4) bekezdés, második albekezdés	16. cikk és 20. cikk, (1) bekezdés, a) pont
5. cikk, (4) bekezdés, harmadik albekezdés	24. cikk, (2) bekezdés
5. cikk, (4) bekezdés, negyedik albekezdés	--
5. cikk, (5) bekezdés, első albekezdés	25. cikk, (1) bekezdés és IX. melléklet
5. cikk, (5) bekezdés, második albekezdés	25. cikk, (5) bekezdés
6. cikk, (1) bekezdés	27. cikk, (1) és (3) bekezdés
6. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés	15. cikk, (1) bekezdés
6. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	--
6. cikk, (3) bekezdés, első albekezdés	30. cikk, (1) bekezdés és VII. melléklet, C. rész
6. cikk, (3) bekezdés, második albekezdés	29. cikk, (1) bekezdés
6. cikk, (4) bekezdés	15. cikk, (2) bekezdés
6. cikk, (5) bekezdés	27. cikk, (5) bekezdés
6. cikk, (6) bekezdés	27. cikk, (4) bekezdés
7. cikk, (1) bekezdés	33. cikk, (1) bekezdés
7. cikk, (2) bekezdés, a) pont	--
7. cikk, (2) bekezdés, b) pont	34. cikk, (1) bekezdés, a) és b) pont
7. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	--
7. cikk, (2) bekezdés, harmadik albekezdés	49. cikk, (5) bekezdés

<i>2000/53/EK irányelv</i>	<i>Ez a rendelet</i>
7. cikk, (3) bekezdés	--
7. cikk, (4) bekezdés	--
7. cikk, (5) bekezdés	--
8. cikk, (1) bekezdés	12. cikk, (1) bekezdés
8. cikk, (2) bekezdés	12. cikk, (3) bekezdés
8. cikk, (3) bekezdés	11. cikk, (1) bekezdés
8. cikk, (4) bekezdés	11. cikk, (1) és (2) bekezdés
9. cikk, (1a) bekezdés, első albekezdés	49. cikk, (1) bekezdés, j) pont
9. cikk, (1a) bekezdés, második albekezdés	49. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés
9. cikk, (1a) bekezdés, harmadik albekezdés	49. cikk, (1) bekezdés, harmadik albekezdés
9. cikk, (1b) bekezdés	49. cikk, (2) bekezdés
9. cikk, (1c) bekezdés	--
9. cikk, (1d) bekezdés	49. cikk, (5) bekezdés
9. cikk, (2) bekezdés	9. cikk
9a. cikk, (1) bekezdés	50. cikk, (1) bekezdés
9a. cikk, (2) bekezdés	50. cikk, (2) bekezdés
9a. cikk, (3) bekezdés	50. cikk, (3) bekezdés
9a. cikk, (4) bekezdés	50. cikk, (4) bekezdés
9a. cikk, (5) bekezdés	50. cikk, (5) bekezdés
9a. cikk, (6) bekezdés	50. cikk, (6) bekezdés

<i>2000/53/EK irányelv</i>	<i>Ez a rendelet</i>
10. cikk, (1) bekezdés	--
10. cikk, (2) bekezdés	--
10. cikk, (3) bekezdés	--
10a. cikk	55. cikk
11. cikk, (1) bekezdés	51. cikk, (1) bekezdés
11. cikk, (2) bekezdés	51. cikk, (2) bekezdés
12. cikk, (1) bekezdés	57. cikk, (1) bekezdés
12. cikk, (2) bekezdés	57. cikk, (2) bekezdés
12. cikk, (3) bekezdés	--
13. cikk	--
I. melléklet	VII. melléklet
II. melléklet	III. melléklet

3. 2005/64/EK irányelv

<i>2005/64/EK irányelv</i>	<i>Ez a rendelet</i>
1. cikk, első albekezdés	1. cikk
1. cikk, második albekezdés	--
2. cikk	2. cikk, (1) bekezdés, a) pont
3. cikk, a) pont	2. cikk, (2) bekezdés, a) pont
3. cikk, b) pont	2. cikk, (2) bekezdés, b) pont
3. cikk, c) pont	2. cikk, (2) bekezdés, c) pont
4. cikk, 1. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 1. pont
4. cikk, 2. pont	3. cikk, (2) bekezdés, b) pont
4. cikk, 3. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 3. pont
4. cikk, 4. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 2. pont
4. cikk, 5. pont	II. melléklet
4. cikk, 6. pont	3. cikk, (2) bekezdés, b) pont, összefüggésben a 3. cikk (1) bekezdésének 1. pontjával
4. cikk, 7. pont	3. cikk, (2) bekezdés, b) pont
4. cikk, 8. pont	3. cikk, (2) bekezdés, b) pont
4. cikk, 9. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 5. pont
4. cikk, 10. pont	3. cikk, (2) bekezdés, a) pont
4. cikk, 11. pont	--
4. cikk, 12. pont	3. cikk, (2) bekezdés, a) pont

4. cikk, 13. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 4. pont
4. cikk, 14. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 6. pont
4. cikk, 15. pont	3. cikk, (1) bekezdés, 7. pont
4. cikk, 16. pont	--
4. cikk, 17. pont	--
4. cikk, 18. pont	9. cikk
4. cikk, 19. pont	--
4. cikk, 20. pont	--
5. cikk, (1) bekezdés	--
5. cikk, (2) bekezdés	8. cikk, (1) bekezdés, második mondat
5. cikk, (3) bekezdés	8. cikk, (4) bekezdés
5. cikk, (4) bekezdés	24. cikk
6. cikk, (1) bekezdés	4. cikk, (2) bekezdés
6. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	5. cikk, (8) bekezdés
6. cikk, (3) bekezdés	11. cikk
6. cikk, (4) bekezdés	--
6. cikk, (5) bekezdés	--
6. cikk, (6) bekezdés	--
6. cikk, (7) bekezdés	--
6. cikk, (8) bekezdés	--
7. cikk, a) pont	VII. melléklet, E. rész

7. cikk, b) pont	VII. melléklet, E. rész
8. cikk	--
9. cikk	--
10. cikk, (1) bekezdés	--
10. cikk, (2) bekezdés	--
10. cikk, (3) bekezdés	--
10. cikk, (3) bekezdés	--
10. cikk, (4) bekezdés	--
11. cikk, (1) bekezdés	--
11. cikk, (2) bekezdés	--
12. cikk	--
13. cikk	--
I. melléklet	4. cikk, (1) bekezdés
II. melléklet	--
III. melléklet	--
VII. melléklet	--
V. melléklet	VII. melléklet, E. rész
VI. melléklet	--

XII. MELLÉKLET

AZ (EU) 2023/1542 RENDELET MÓDOSÍTÁSAI

Az (EU) 2023/1542 rendelet I. mellékletében foglalt táblázat a következőképpen módosul:

1. oszlop Anyag vagy anyagcsoport megnevezése	2. oszlop A korlátozás feltételei
Higany CAS-szám: 7439-97-6 EK-szám: 231-106-7 és vegyületei	Az elemek, illetve akkumulátorok, akár készülékbe, könnyű szállítóeszközbe vagy egyéb járműbe vannak beépítve, akár nem, legfeljebb 0,0005 tömegszázalék higanyt tartalmazhatnak (higanyfémekben kifejezve).
2. Kadmium CAS-szám: 7440-43-9 EK-szám: 231-152-8 és vegyületei	1. A hordozható elemek, illetve akkumulátorok, akár készülékbe, könnyű szállítóeszközbe vagy egyéb járműbe vannak beépítve, akár nem, legfeljebb 0,002 tömegszázalék kadmiumot tartalmazhatnak (kadmiumfémekben kifejezve). <u>2. Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó járművekbe – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – beépített elektromosjármű-elemek, illetve -akkumulátorok és SLI-elemek, illetve -akkumulátorok legfeljebb 0,01 tömegszázalék kadmiumot tartalmazhatnak (kadmiumfémekben kifejezve) a homogén anyagban.</u> <u>3. A 2. pont nem alkalmazandó az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó elektromos járművek – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – pótalkatrészeként használt olyan elektromosjármű-elemekre, illetve -akkumulátorokra, amelyeket 2008. december 31. előtt hoztak forgalomba.</u>

1. oszlop Anyag vagy anyagcsoport megnevezése	2. oszlop A korlátozás feltételei
3. Ólom CAS-szám: 7439-92-1 EK-szám: 231-100-4 és vegyületei	1. 2024. augusztus 18-tól a hordozható elemek, illetve akkumulátorok, akár készülékbe vannak beépítve, akár nem, legfeljebb 0,01 tömegszázalék ólmot tartalmazhatnak (ólomfémekben kifejezve). 2. Az 1. pontban meghatározott korlátozás 2028. augusztus 18-ig nem alkalmazandó a hordozható cink-levegő gombaelemekre. 3. <u>Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó járművekbe – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – beépített hordozható elemek, illetve akkumulátorok legfeljebb 0,1 tömegszázalék ólmot tartalmazhatnak (ólomfémekben kifejezve) a homogén anyagban.</u> 4. <u>A 3. pont nem alkalmazandó az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó olyan járművekbe – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – beépített vagy azokhoz pótalkatrészként használt hordozható elemekre, illetve akkumulátorokra, amelyek 2024. január 1. előtt nyertek típusjóvá hagyást.</u> 5. <u>Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó járművekbe – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – beépített elektromosjármű-elemek, illetve -akkumulátorok legfeljebb 0,1 tömegszázalék ólmot tartalmazhatnak (ólomfémekben kifejezve) a homogén anyagban.</u> 6. <u>Az 5. pont nem alkalmazandó:</u> <u>az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó olyan járművekbe</u>

1. oszlop Anyag vagy anyagcsoport megnevezése	2. oszlop A korlátozás feltételei
	<u>beépített vagy azokhoz pótalkatrészként használt elektromosjármű-elemekre, illetve -akkumulátorokra, amelyek 2019. január 1. előtt nyertek típusjóvá hagyást;</u> <u>az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó olyan különleges rendeltetésű járművekbe beépített vagy azokhoz pótalkatrészként használt elektromosjármű-elemekre, illetve -akkumulátorokra, amelyek 2024. január 1. előtt nyertek típusjóvá hagyást.</u> <u>7. Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó járművekbe – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – beépített SLI-elemek, illetve -akkumulátorok legfeljebb 0,1 tömegszázalék ólmot tartalmazhatnak (ólomfémekben kifejezve) a homogén anyagban.</u> <u>8. A 7. pont nem alkalmazandó:</u> <u>i. az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó járművekhez – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – 12 V-os alkalmazásokban használt SLI-elemekre, illetve -akkumulátorokra;¹</u> <u>ii. az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó különleges rendeltetésű járművekhez 24 V-os alkalmazásokban használt SLI-elemekre, illetve -akkumulátorokra;²</u> <u>iii. az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó olyan járművekhez – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – a 8. pont i. és ii.</u>

¹ Ezt a mentességet 2030-ban felül kell vizsgálni.

² Ezt a mentességet 2030-ban felül kell vizsgálni.

1. oszlop Anyag vagy anyagsorozat megnevezése	2. oszlop A korlátozás feltételei
	<u>alpontjában említett alkalmazásoktól eltérő alkalmazásokban használt SLI-elemekre, illetve -akkumulátorokra, amelyek 2024. január 1. előtt nyertek típusjóvá hagyást.</u>
4. <u>Hat vegyértékű króm CAS-szám:</u> <u>18540-29-9 EK-szám: 606-053-1</u> <u>és vegyületei</u>	<u>Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M1 és N1 kategóriába tartozó járművekbe – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – beépített elemek, illetve -akkumulátorok legfeljebb 0,1 tömegszázalék hat vegyértékű krómot tartalmazhatnak (hatvegyértékűkróm-fémekben kifejezve) a homogén anyagban.</u>

XIII. MELLÉKLET

A TANÚSÍTÓKRA ÉS AZ ELLENŐRÖKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK, VALAMINT AZ ÚJRAFELDOLGOZOTT ANYAGOKAT ELŐÁLLÍTÓ LÉTESÍTMÉNYEK ÁLTAL TELJESÍTENDŐ KRITÉRIUMOK

A. RÉSZ

Az ellenőrzéseket végző harmadik felekre vonatkozó részletes követelmények

1. A 6. cikk (2) bekezdésével összhangban ellenőrzéseket végző harmadik félnek függetlennek kell lennie a beszállítótól, a gyártótól, az újfelfeldolgozott anyag előállításában részt vevő személytől, valamint az ellenőrzött létesítménytől. E célból e félnek képesnek kell lennie dokumentumokkal igazolni, hogy:

- a) nem része ezen szervezeteknek, illetve nem áll azok ellenőrzése alatt;
- b) olyan eljárásokat hozott létre és működtet, amelyek garantálják pártatlanságát, beleértve a következőket: i. a pártatlanságával kapcsolatos kockázatok folyamatos értékelése; ii. a pénzügyi, kereskedelmi és egyéb típusú nyomásból eredő pártatlansági kockázatok azonosítása, megszüntetése és csökkentése; iii. a személyzetének kapcsolataiból eredő pártatlansági kockázat értékelése;
- c) felépítése és irányítása biztosítja függetlenségét és pártatlanságát, beleértve a következőket: i. egyértelműen megállapítható a jogi személyen belül, hogy a jogi személy az ellenőrzéshez nem kapcsolódó tevékenységeket is folytat-e; ii. rendelkezik az elvégzett ellenőrzési tevékenységre vonatkozó jelentéstételi szabályokkal; iii. személyzete egyértelműen azonosítható feladatokat lát el az ellenőrzések lefolytatásával kapcsolatban.

2. A 6. cikk (2) bekezdésével összhangban ellenőrzéseket végző harmadik fél akkor tekinthető megfelelő képesítéssel rendelkezőnek az ellenőrzések és a hulladékkezelés területén, ha közvetlenül vagy alvállalkozás útján megfelelő számú, rendszeresen képzett személyzettel rendelkezik, és ha az ilyen ellenőrzések elvégzésében részt vevő személyzete dokumentált szakmai tapasztalattal rendelkezik a következő területek mindegyikén: a) hulladékkezelő létesítmények ellenőrzésének végzése; b) hulladékkezelési műveletek; c) környezetvédelmi, valamint a munkahelyi egészségvédelemmel és biztonsággal kapcsolatos irányítási rendszerek; d) újfelfeldolgozott anyag előállítása.

3. Az 1. és 2. pontban említett kritériumoknak való megfelelés igazolása céljából az ellenőrzéseket vagy tanúsításokat végző megfelelőségértékelő szervezetnek hivatkoznia kell az ellenőrzések elvégzése szempontjából releváns uniós vagy azzal egyenértékű, nemzetközileg elismert szabványok – például az ISO 19011:2018 vagy az ISO/IEC 17020:2012 szabvány – szerinti tanúsítására.

B. RÉSZ

AZ ANNAK IGAZOLÁSÁRA VONATKOZÓ KRITÉRIUMOK, HOGY AZ ÚJRAFELDOLGOZOTT ANYAGOT OLYAN LÉTESÍTMÉNYBEN ÁLLÍTOTTÁK ELŐ, AMELY MEGFELEL AZ EMBERI EGÉSZSÉG, AZ ÉGHAJLAT ÉS A KÖRNYEZET VÉDELMEVEL KAPCSOLATOS, AZ UNIÓS JOGBAN MEGHATÁROZOTT KÖVETELMÉNYEKNEK VAGY E KÖVETELMÉNYEKKEK EGYENÉRTÉKŰ KÖVETELMÉNYEKNEK (A 6. CIKK (1c) BEKEZDÉSÉBEN FOGLALTAK SZERINT)

1. A 6. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzés során ellenőrizni kell, hogy az újrafeldolgozott anyag előállításában részt vevő létesítmény a tényleges működése során teljesíti-e a következő feltételeket:
- a) megfelel a hulladék újrafeldolgozására vonatkozó követelményeknek, és tevékenységét az alkalmazandó nemzeti környezetvédelmi jogszabályokkal összhangban végzi;
 - b) környezetvédelmi szempontból megfelelően tervezték, kiviteleztek és üzemeltetik, és mindenekelőtt rendelkezik a szóban forgó hulladék újrafeldolgozásához szükséges folyamatokkal, megfelelő hulladékgazdálkodási technológiával, szervezettel és infrastruktúrával;
 - ba) műanyag hulladékát olyan országból szerzi be, amely a környezetvédelem és a munkavállalók biztonsága tekintetében az Európai Unió országaira vonatkozó szabványokkal egyenértékű szabványoknak felel meg, valamint az e rész 4. pontjában meghatározott kritériumoknak megfelelően ilyen országban működik;
 - c) olyan irányítási és kontrollrendszereket, eljárásokat és technikákat alakít ki és működtet, amelyek az alábbiakat hivatottak megelőzni, mérsékelni, minimalizálni és lehetőség szerint kizárni: i. az érintett munkavállalók és a létesítmény közelében élő lakosság egészségét és biztonságát érintő kockázatok; és ii. a tevékenységei által a környezetre gyakorolt káros hatások (különösen a szennyezés nyomon követése és kezelése érdekében hozott megfelelő intézkedések révén);

- d) gondoskodik a létesítményben átvett és kezelt összes hulladék nyomonkövethetőségéről, biztosítva azt is, hogy a végzett tevékenységek során keletkező összes maradék hulladékot dokumentálják, és kizárólag olyan hulladékkezelő létesítményekbe szállítsák, amelyek engedéllyel rendelkeznek az ilyen maradék hulladék kezelésére;
- e) intézkedéseket hozott az energiatakarékosság és a tevékenységei kapcsán kibocsátott üvegházhatású gázok korlátozása érdekében;
- f) öt évre visszamenőleg nyilvántartja és képes igazolni hulladékgazdálkodási tevékenységeit; ha a létesítmény öt évnél rövidebb ideje működik, nyilvántartja és képes igazolni a működésének megkezdése óta folytatott hulladékgazdálkodási tevékenységeit;
- g) az elmúlt öt évben nem ítélték el hulladékgazdálkodással kapcsolatos illegális tevékenységek miatt.

2. Annak ellenőrzése során, hogy valamely létesítmény megfelel-e a fenti kritériumoknak és a 6. cikk (1b) bekezdésében foglalt követelményeknek, az ellenőrzést vagy tanúsítást végző harmadik félnek referenciaként figyelembe kell vennie különösen a következőket:

- a) a bizonyos fajta hulladékok kezelésére és a kezelt hulladék mennyiségének kiszámítására vonatkozó különös követelmények – amelyek az uniós jogszabályok értelmében kötelezőek –, valamint az előállított újrafeldolgozott anyagok mennyiségének elszámolására vonatkozó különös követelmények;
- b) az ipari kibocsátásokról szóló, 2010. november 24-i 2010/75/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatálya alá tartozó egyes tevékenységek tekintetében elfogadott, az elérhető legjobb technikákkal kapcsolatos következtetések.

3. Az ellenőrzési jelentésekben egyértelműen fel kell tüntetni az ellenőrzéseket végző személyek nevét és elérhetőségét.

4. Az ellenőröknek ellenőrizniük kell, hogy a műanyag hulladékot az uniós szabványokkal egyenértékű módon kezelik-e, valamint hogy e hulladék olyan országból származik-e, amely a teljes területére kiterjedő átfogó hulladékgazdálkodási kerettel rendelkezik, és igazolni tudja, hogy képes és hajlandó garantálni a környezetvédelmi szempontból megfelelő hulladékgazdálkodást, figyelembe véve különösen az alábbi kritériumokat:

- a) a területén a környezetvédelmi szempontból megfelelő hulladékgazdálkodás biztosítása érdekében végrehajtott és tervezett intézkedések, ideértve például egy kiterjesztett gyártói felelősségi rendszernek vagy a „szennyező fizet” elven alapuló egyenértékű rendszernek a bevezetését;
- b) a járművekből származó fogyasztói műanyag hulladékból újrafeldolgozott műanyag arányának növelése céljából végrehajtott és tervezett intézkedések, valamint az ezen intézkedések nyomon követésére szolgáló mutatók;
- c) a járművekből származó fogyasztói műanyag hulladékból újrafeldolgozott, a nemzeti piacon forgalomba hozott járművekbe beépített műanyag arányának növelése céljából végrehajtott és tervezett intézkedések, valamint az ezen intézkedések nyomon követésére szolgáló mutatók.

C. RÉSZ

AZ ANNAK IGAZOLÁSÁRA VONATKOZÓ KRITÉRIUMOK, HOGY AZ ÚJRAFELDOLGOZOTT ANYAGOT A 6. CIKK (1), (1a) ÉS (1b) BEKEZDÉSÉBEN FOGLALT KÖVETELMÉNYEKNEK MEGFELELŐEN ÁLLÍTOTTÁK ELŐ

A 6. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzés során ellenőrizni kell, hogy az újrafeldolgozott anyag előállításában részt vevő létesítmény a tényleges működése során teljesíti-e a következő feltételeket:

- 1. A létesítménynek képesnek kell lennie igazolni, hogy fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott anyagokat állít elő. Ha a létesítmény fogyasztás előtti hulladékból vagy nyersanyagokból is állít elő anyagokat, képesnek kell lennie annak igazolására, hogy egyértelműen különbséget tesz a különböző típusú anyagok között. A létesítménynek biztosítania kell, hogy az általa szállított anyagok közül csak azokat számítsák be a 6. cikkben meghatározott célértékekbe, amelyek fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott anyagnak minősülnek.

2. A hulladékká vált járművekből vagy javított járművekből származó fogyasztói hulladékból újrafeldolgozott anyagokat előállító létesítménynek képesnek kell lennie annak igazolására, hogy az ilyen hulladékot elkülönítetten gyűjtötték, és nem keverték össze más eredetű anyagokkal sem a létesítménybe érkezése előtt, sem pedig a teljes újrafeldolgozási folyamat során.
