



2026/1738

2026.7.24.

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2026/1738 RENDELETE

(2026. július 8.)

a járművek tervezésére vonatkozó körforgásossági követelményekről és a hulladékká vált járművek kezeléséről, valamint a 168/2013/EU, az (EU) 2018/858, az (EU) 2019/1020 és az (EU) 2023/1542 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 14–36. 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 véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A Bizottság 2019. december 11-i, „Az európai zöld megállapodás” című közleménye meghatározza Európa növekedési stratégiáját, amely az Uniót olyan modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkező, igazságos és virágzó társadalommá kívánja alakítani, ahol legkésőbb 2050-re megszűnik a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, és ahol a gazdasági növekedés elválik az erőforrás-felhasználástól. Annak érdekében, hogy az Unió termékpolitikái hozzájáruljanak a szén-dioxid-kibocsátás globális szintű csökkentéséhez, biztosítani kell, hogy az Unióban forgalmazott és értékesített termékek beszerzésére, gyártására és kezelésére fenntartható módon kerüljön sor.

⁽¹⁾ HL C, C/2024/1593, 2024.3.5., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj>.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2026. június 18-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2026. június 29-i határozata.

- (2) A gépjárműipar nagyban hozzájárul az uniós energia- és nyersanyagforrás-felhasználáshoz, és ezáltal az üvegházhatású gázok kibocsátásához 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 foglaltak szerint az egyik előfeltétele a 2050-ig teljesítendő 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 gépjárműállomány folyamatban lévő villamosítása, a járművek méretének és tömegének folyamatos növekedése, valamint az elektronika jövőbeni modellekben való szélesebb körű alkalmazása és összetettsége miatt még növekedhet is, mivel ezekhez egyaránt jelentős mennyiségű kritikus fontosságú és stratégiai jelentőségű nyersanyagra és nemesfémre, például rézre és ritkaföldfémekre van szükség. Az említett változások eredményeként a járművek gyártási szakaszának a környezeti lábnyoma meghaladhatja a használati szakasz környezeti lábnyomát, továbbá az európai ipar egyre inkább függővé válhat a kritikus fontosságú nyersanyagok behozatalától, és kiszolgáltatottá válhat az ellátási zavarokkal szemben, ami versenyképessége kárára válik. Emellett a jelenlegi uniós hulladékgazdálkodási jogi követelmények a hulladékká vált járművekből származó erőforrások csupán szuboptimális mértékű hasznosítását eredményezik, és a járművekből a használati vagy az életciklus végi szakaszban kinyert, javításra, újrahasználatra, újragyártásra, felújításra, utólagos átalakításra vagy újrafeldolgozásra kerülő alkatrészek, alkotóelemek és anyagok mennyiségét és minőségét még nagyban fokozni lehetne. E környezeti hatások kezelése, az ágazat dekarbonizációjához való hozzájárulás, valamint a versenyképességnek a gépjárműipar rezilienciájának növelése révén történő támogatása érdekében javítani kell az egységes piac működését, és elő kell mozdítani a gépjárműipar körforgásos gazdaságra való átalakítását. Ez összhangban van „A tisztább és versenyképesebb Európát szolgáló, körforgásos gazdaságra vonatkozó új cselekvési terv” című, 2020. március 11-i bizottsági közleménnyel, amely a jelenlegi szabályok felülvizsgálatát szorgalmazta a körforgásosabb üzleti modellek azáltal történő előmozdítása érdekében, hogy a tervezési kérdéseket összekapcsolják az elhasznált járművek kezelésével, mérlegelik az alkatrészek egyes anyagaina vonatkozó kötelező újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó szabályokat, és javítják az újrafeldolgozási hatékonyságot. Ez összhangban van az (EU) 2024/1252 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽³⁾ is. A Tanács és az Európai Parlament egyaránt hangsúlyozta, hogy az említett kérdésekben új uniós szabályokra van szükség, amelyek felváltják a járművek újrahasználhatóság, újrafeldolgozhatóság és hasznosíthatóság tekintetében történő típusjóváhagyására, valamint a hulladékká vált járművekre vonatkozó meglévő szabályokat.
- (3) A 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ 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 értékelése rávilágított arra, hogy az irányelv számos eredeti célkitűzését hatékonyan teljesítette, 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 illetően. Ugyanakkor azonban az értékelés megállapította, hogy az említett irányelv nem foglalkozott megfelelően a hulladékká vált járművek gyűjtésével kapcsolatos fontos kérdésekkel, és már nem volt alkalmas arra, hogy biztosítsa az ilyen járművek magas színvonalú kezelését.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1252 rendelete (2024. április 11.) a kritikus fontosságú nyersanyagokkal való biztonságos és fenntartható ellátást biztosító keret létrehozásáról és a 168/2013/EU, az (EU) 2018/858, az (EU) 2018/1724 és az (EU) 2019/1020 rendelet módosításáról (HL L, 2024/1252, 2024.5.3., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/53/EK irányelve (2000. szeptember 18.) az elhasznált járművekről (HL L 269., 2000.10.21., 34. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

- (5) A 2005/64/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽⁵⁾ szabályozza a járművek újrahasználatosságra, újrafeldolgozhatóságra és hasznosíthatóságra tekintettel történő típusjóváahagyását annak érdekében, hogy ezek a járművek az életciklusuk végén teljesíteni tudják a 2000/53/EK irányelvben meghatározott célértékeket. A 2005/64/EK irányelv azonban nem tudta érdemben javítani az új járművek újrahasználatosságának, újrafeldolgozhatóságának és hasznosíthatóságának mértékét, és nem igazították hozzá az új járművek jellemzőihez, amelyek sokat változtak a 2005/64/EK irányelv hatálybalépése óta.
- (6) Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽⁶⁾ az egységes piac megfelelő működésének biztosítása és a 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 említett rendelet II. mellékletében megállapított EU-típusjóváahagyási eljárás céljára egy külön rendeleti jellegű jogi aktusra van szükség. Ezért rendelkezéseket és követelményeket kell megállapítani azon járművek körforgásos jellegére vonatkozóan, amelyek EU-típusjóváahagyásnak megszerzése folyamatban van. Annak érdekében, hogy a járművek megfeleljenek ezeknek a követelményeknek, gondoskodni kell e követelmények teljesülésének ellenőrzéséről az EU-típusjóváahagyási eljárás során. Az e rendelet követelményeinek megfelelően kiadott típusjóváahagyásokra az (EU) 2018/858 rendelet közigazgatási rendelkezései alkalmazandók, beleértve a piacfelügyeletre, a korrekciós intézkedésekre, a védzáradékokra és a szankciókra vonatkozó rendelkezéseket is.
- (7) Fontos különbséget tenni a meglévő típusjóváahagyások és az új típusjóváahagyások között. Ezért egyértelművé kell tenni, hogy az (EU) 2018/858 rendelet szerint mely rendelkezések alkalmazandók az új járműtípusokra. Így egyértelművé kell tenni, hogy a típusjóváahagyás módosításai nem teszik szisztematikusan szükségessé az említett rendelet szerinti típusjóváahagyás meghosszabbítását.
- (8) Az egységes piac működésének a környezet magas szintű védelmének biztosítása melletti javítása érdekében alapvető fontosságú a járművek újrahasználatosság, újrafeldolgozhatóság és hasznosíthatóság tekintetében történő típusjóváahagyására vonatkozó feltételek, a járművek gyártásának szakaszára, a jármű státuszának értékelésére és a használt járművek exportjára vonatkozó feltételek harmonizálása. A környezet minőségének megőrzésére, védelmére és javítására, az emberi egészség védelmére, valamint a természeti erőforrások körültekintő és észszerű hasznosítására vonatkozó célkitűzésekhez való hozzájárulás érdekében alapvető fontosságú szabályokat megállapítani a hulladékká vált járművek kezelésére vonatkozóan, figyelembe véve a jármű tervezését, valamint az illegális bontás megelőzését célzó intézkedéseket, például a nyomkövethetőség javítását a használt járművek tulajdonjogának átruházása esetén. A gépjárműipar körforgásos gazdaságra való áttérését tehát egy olyan uniós szintű egységes szabályozási keret létrehozásával lehet a leghatékonyabban előmozdítani, amely integrált és következetes módon kiterjed a járművek tervezésére, gyártására, uniós forgalomba hozatalára és életciklus végi kezelésére. Ez a forgalomba hozott új járművekben lévő másodlagos nyersanyagok uniós piacának fejlődéséhez is elengedhetetlen, csakúgy mint a kereskedelmi akadályok és a versenytorzulások elkerüléséhez, a jogi egyértelműség biztosításához és a járművek tervezésében, gyártásában és életciklus végi kezelésében részt vevő valamennyi gazdasági szereplő környezeti teljesítményének javításához. Az említett célkitűzések elérése érdekében a 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelvet az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 114. cikke és 192. cikkének (1) bekezdése alapján rendelettel kell felváltani.
- (9) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az EUMSZ 349. cikkében említett legkülső régiók tekintetében kiigazíthassák a gyártók kötelezettségeit a szolgáltatás garántálása és a hulladékká vált járművek kezelésével kapcsolatos költségek fedezése érdekében, figyelembe véve az említett régiók jellemzőit.

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/64/EK irányelve (2005. október 26.) a gépjárművek újranelhasználhatóságra, újrafeldolgozhatóságra és hasznosíthatóságra tekintettel történő típusjóváahagyásáról és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 310., 2005.11.25., 10. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj>).

⁽⁶⁾ 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 hatályaon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (10) A 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelv csak a személyszállító gépjárművekre (M₁) és a könnyű haszon-
gépjárművekre (N₁) alkalmazandó, amelyek az Unióban nyilvántartásba vett összes jármű mintegy 85 %-át teszik ki.
A fennmaradó járművek, nevezetesen a két- és háromkerekű járművek, a négykerekű motorkerékpárok,
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 egy átfogó körforgásossági keretrendszer vonatkozzon, ideértve azok környezetvédelmi
szempontból megfelelő kezelését is, valamint az egységes piac szétagoltságát megelőzendő, ezt a rendeletet nemcsak
az M₁ és N₁ kategóriájú járművekre, hanem bizonyos L kategóriájú járművekre, a nehézgépjárművekre és azok
pótkocsijaira (M₂, M₃, N₂, N₃ és O) is részben 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. Ugyanakkor azonban a hulladékká
vált járművek gyűjtésére, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekbe történő kötelező leadására,
valamint szárazra fektetésére, bizonyos alkatrészek és alkotóelemek aprítás előtti, újrahazsnálat és újrafeldolgozás
céljából történő kötelező eltávolítására, valamint az aprításból származó nem inert hulladék hulladéklerakókban való
elhelyezésének feltételeire vonatkozó követelményeket alkalmazni kell az L kategóriájú járművekre, valamint
a nehézgépjárművekre és azok pótkocsijaira (M₂, M₃, N₂, N₃ és O). Ezen 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 az említett jármű-kategóriákra
a kiterjesztett gyártói felelősségre vonatkozó rendelkezéseket is alkalmazni kell, fedezve az életciklus végi gyűjtés és
szárazra fektetés költségeit.
- (11) Mivel nem minden tagállam írja elő az L1e, L2e vagy L6e kategóriájú járművek nyilvántartásba vételét, lehetővé kell
tenni a tagállamok számára, hogy ezeket a járműkategóriákat mentesítsék a nyilvántartásba vételhez kapcsolódó
követelmények alól.
- (12) A használt járművek kivitelével kapcsolatos problémák nem csupán a személyszállító gépjárműveket (M₁) és
a könnyű haszongépjárműveket (N₁) érintik, hanem – amint azt tanulmányok is mutatják –, a nagyobb járműveket
is. Ezért ezeket a rendelkezéseket a nehézgépjárművekre és pótkocsijaikra (M₂, M₃, N₂, N₃ és O) is alkalmazni kell.
- (13) A kizárólag a fegyveres erők általi használatra tervezett, gyártott vagy ahhoz igazított járműveket, valamint
a hadsereg, a polgári védelem, a tűzoltóság, a közrend fenntartásáért felelős erők és a sürgősségi egészségügyi
szolgálatok használatára tervezett és épített járműveket ki kell zárni e rendelet hatálya alól. E járművek speciális
feladatokra szolgálnak, és különleges műszaki követelmények vonatkoznak rájuk, továbbá tervezésük, gyártásuk és
használatuk jelentősen eltér az általános közúti közlekedésre szánt járművektől. A járművek tervezésére és az
életciklus végi kezelésre vonatkozó általános körforgásossági követelményeknek az ilyen járművekre történő
alkalmazása ezért nem lenne helyénvaló, és e járművek kizárása e rendelet hatálya alól összhangban van feladataik
sajátos jellegével.
- (14) Európa kulturális örökségének megőrzése érdekében a muzeális jellegű járműveket ki kell zárni e rendelet hatálya
alól, és azokra nem vonatkozhatnak a tulajdonjog átruházásához vagy a kivitelhez kapcsolódó kötelezettségek,
illetve az életciklus végéhez kapcsolódó követelmények. Hasonlóképpen ki kell zárni e rendelet hatálya alól azokat
a járműveket, amelyeket valamely tagállam különleges kulturális jelentőséggel bírónak ismer el. Ez vonatkozhat
például a gyűjtők vagy múzeumok birtokában lévő járművekre, az egyedi építésű járművekre vagy a verseny-
járművekre, feltéve, hogy az illetékes hatóságok elismerték e járművek különleges kulturális jelentőségét. Azonban
a muzeális jellegű járművé vagy különleges kulturális jelentőségű járművé minősítésüket megelőzően alkalmazni kell
az említett járművekre e rendelet követelményeit, például a körforgásos szemléletű tervezésre vonatkozó
követelményeket. Ezenfelül amennyiben az említett járműveket a tagállamok már nem minősítik muzeális jellegű
vagy különleges kulturális jelentőségű járműveknek, azok ismét visszakérülnek e rendelet hatálya alá, és alkalmazni
kell rájuk az olyan követelményeket, mint a tulajdonjog átruházásával, a kivittel vagy az életciklus végével
kapcsolatos kötelezettségek.
- (15) A túlzott adminisztratív terhek elkerülése, valamint annak biztosítása érdekében, hogy e rendelet lefedje a belső piac
igényeit, más járműtípusokat, például a kis sorozatban gyártott L kategóriájú járműveket vagy az L1 -A és L1 -B
kategóriába tartozó bizonyos pedálhajtásúnak tervezett járműveket továbbra is ki kell zárni e rendelet hatálya alól.

- (16) 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. Az M_1 és N_1 kategóriájú, különleges rendeltetésű járművek esetében a gyűjtésnek, a szárazra fektetésnek, az alkatrészek és alkotóelemek kötelező eltávolításának, valamint a kezelésnek a költségeit a gyártóknak kell fedezniük a kiterjesztett gyártói felelősségi rendszer keretében. Az M_2 , M_3 , N_2 , N_3 és O kategóriájú, különleges rendeltetésű járművekre csak korlátozott szabályrendszer alkalmazandó. A 2000/53/EK irányelvhez hasonlóan a járművekben található, aggodalomra okot adó anyagokra vonatkozó rendelkezéseket az M_1 és az N_1 kategóriájú, különleges rendeltetésű járművekre is alkalmazni kell. A többlepcsős típusjóváhagyás keretében jóváhagyott különleges rendeltetésű járművek egyéb alkatrészeinek ugyanolyan mértékben kell a szabályok hatálya alá tartozniuk, mint az érintett járműkategóriának. Az M_1 és N_1 kategória kivételével a kis sorozatú gyártók által gyártott különleges rendeltetésű járművek minden kategóriáját ki kell zárni e rendelet hatálya alól.
- (17) A lakóautók és a lakókocsik különböznek a hagyományos járművektől vagy pótkocsiktól, mivel elsődleges funkciójuk nem a szállítás, hanem az elszállásolás. Ezek a lakókocsik olyan, nem gépjárművekhez való alkotóelemekkel készülnek, mint a fa, a bútorok, a vízrendszerek és a háztartási elektromos rendszerek, amelyek nem tartoznak a gépjárművek újrafeldolgozásával foglalkozó létesítmények tevékenységi körébe. Sok lakókocsit állandó jelleggel nyaralóként rögzítenek, szezonális szállásként használnak, és azok évtizedekig működőképesek maradnak. Különleges rendeltetésű, eltérő anyagösszetételű és folyamatos használatuk miatt a lakókocsikat ki kell zárni e rendelet hatálya alól. A – gyakran nyilvántartásba nem vett – lakóautók nem sorolhatók be hulladékká vált járműként, amennyiben továbbra is lakásként használják azokat. A lakóautók alapjárműve olyan alkatrészekkel és alkotóelemekkel rendelkezik, amelyeket más járművekben is használnak, és ezért azokra azonos kötelezettségeknek kell vonatkozniuk, amint már nem használják őket lakás céljára.
- (18) 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. Ennek ellenére, hogy az említett kérdéssel kapcsolatban már iránymutatást adtak ki, ennek értékelése továbbra is problematikus. Ezért jogilag kötelező erejű, pontos kritériumokat kell meghatározni, amelyek lehetővé teszik a jármű hulladékká válásának megállapítását. Ezeket a kritériumokat a hulladékká vált járművekkel foglalkozó összes releváns illetékes hatóságnak, 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 nem tartoznak e rendelet hatálya alá amiatt, hogy különleges kulturális jelentőségű járműnek minősülnek, mindaddig, amíg megőrzik ezt a státuszt. Emellett a tagállamok illetékes hatóságai számára lehetővé kell tenni, hogy a tulajdonos kérésére mentesítsék a járművet a hulladékká vált jármű státusza alól, ha az érintett jármű javítására kerül sor.
- (19) A 2000/53/EK irányelv értékelése során megállapításra került, hogy az említett 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 mérhetőek.

- (20) Az uniós piacon forgalomba hozott valamennyi jármű tervezésének és életciklus végi szakaszának a kezeléséhez a típusjóváahagyási szakaszban ellenőrzött, harmonizált körforgásossági követelmények megállapítására van szükség. Elengedhetetlen a járművek olyan módon történő tervezése és gyártása, amely biztosítja, hogy alkatrészeik és alkotóelemeik újrahasználatosak, a bennük lévő anyagok pedig újrafeldolgozhatóak legyenek, mert ez elengedhetetlen annak elkerüléséhez, hogy az ilyen alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat ne lehessen megfelelően hasznosítani, amikor a jármű eléri életciklusa végét. Ezért a gyártóknak és beszállítóknak olyan tervezési stratégiákat kell elfogadniuk, amelyek már az új járművek fejlesztésének korai szakaszában javítják az újrahasználatosítást és az újrafeldolgozhatóságot. Ennek megfelelően az új járműtípusokat továbbra is úgy kell gyártani, hogy azok tömegük szerint legalább 85 %-ban újrahasználatosak vagy újrafeldolgozhatóak legyenek, és tömegük szerint legalább 95 %-ban újrahasználatosak vagy hasznosíthatók legyenek, ahogy már a 2005/64/EK irányelv is rendelkezik. Annak biztosítása érdekében, hogy az újrahasználatosítási, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányok kiszámítása egységes módon történjen és ellenőrizhető legyen, új módszertant kell kidolgozni a járművek újrahasználatosítási, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányának kiszámításához és ellenőrzéséhez. Az említett 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. E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni egy ilyen módszertannak az ISO 22628:2002 nemzetközi szabvány figyelembevételével történő kidolgozása céljából. Egy ilyen módszertan kidolgozásáig az újrahasználatosítási, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányokat továbbra is a ISO 22628:2002 nemzetközi szabványnak megfelelően kell kiszámítani, a 2005/64/EK irányelvben foglaltakkal összhangban. A Bizottságnak törekednie kell annak biztosítására, hogy a releváns UNECE (az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága) módszertant ennek megfelelően frissítsék, az uniós módszertannal való összhang hiányának elkerülése és a gyártók terheinek csökkentése érdekében.
- (21) A gépjárműipari ellátási lánc nagyszámú beszállítót foglal magában, köztük számos, különböző régiókban működő és eltérő szervezeti struktúrákkal rendelkező kis- és középvállalkozást (a továbbiakban: kkv-k). Míg a gyártóknak az ellátási lánc egésze tekintetében információkat kell gyűjteniük a járművekben felhasznált anyagokról, és eljárásokat kell kidolgozniuk és végrehajtaniuk az ilyen információk pontosságának ellenőrzésére, figyelembe kell venniük a kkv-k kapacitásait. A kkv-k gyakran korlátozott adminisztratív erőforrásokkal, kevesebb technikai eszközzel rendelkeznek, és egyes esetekben nincsenek a részletes környezeti vagy anyagösszetételi adatok előállítására vagy ellenőrzésére létrehozott rendszereik. Az említett korlátok befolyásolhatják a kkv-k által rendelkezésre bocsátható információk elérhetőségét és teljességét. Ennek megfelelően a gyártók beszállítói információk gyűjtésére és ellenőrzésére szolgáló eljárásainak értékelésekor megfelelően figyelembe kell venni az ellátási láncban részt vevő kkv-k sajátos helyzetét.
- (22) A járművek teljes élettartamuk alatti javíthatóságának biztosítása a valóban fenntartható és körforgásos gépjárműipar egyik alapvető pillére. A még javítható járműveket nem szabad idő előtt hulladékká váltaként besorolni, mivel ez szükségtelen hulladékhoz, gazdasági hatékonysági problémákhoz vezetne, és indokolatlan terhet jelentene a járműtulajdonosok számára.
- (23) 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 közleményében 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 a környezetre vagy az emberi egészségre a teljes életciklusuk során.

- (24) 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 ezen anyagok használatára. 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 rendelet ⁽⁷⁾ keretében kell foglalkozni. Hasonlóképpen, az (EU) 2019/1021 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽⁸⁾ szabályozott anyagok használatára vonatkozó korlátozásokat az említett rendelet rendelkezései alapján tiszteletben kell tartani.
- (25) Az e rendeletnek való megfelelés megkönnyítése, valamint annak érdekében, hogy iránymutatást lehessen nyújtani az aggodalomra okot adó anyagoknak – beleértve azokat is, amelyek akadályozzák az anyagok újrahasználatát és újrafeldolgozását, vagy káros hatással vannak az egészségre vagy a környezetre – a járművekben, azok alkatrészeiben és alkotóelemeiben való jelenlétére vonatkozóan, helyénvaló, hogy a Bizottság elvégezze az ilyen anyagok értékelését és feltérképezését. E célból a Bizottságnak az 1907/2006/EK rendelettel létrehozott Európai Vegyianyag-ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) segítségével jelentést kell készítenie az aggodalomra okot adó anyagok járművekben való jelenlétéről. E jelentésnek meg kell határozni, hogy az ilyen anyagok milyen mértékben akadályozzák az újrahasználatot és az újrafeldolgozást, vagy milyen mértékben gyakorolnak káros hatást az egészségre vagy a környezetre, anélkül, hogy megkettőznék az egyéb uniós jogszabályok által már előírt értékeléseket. Megállapításai alapján a Bizottságnak megfelelő utánkövetési intézkedéseket kell mérlegelnie és meghoznia, beleértve adott esetben felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadását az olyan aggodalomra okot adó anyagokra vonatkozó tájékoztatási követelmények és korlátozások megállapítása céljából, amelyek elsősorban nem a kémiai biztonsággal kapcsolatos okokból negatívan befolyásolják az anyagok újrahasználatát és újrafeldolgozását.
- (26) A 2000/53/EK irányelv mentességeket biztosít az ólom és a kadmium járművekben használt elemekben, illetve akkumulátorokban való felhasználására vonatkozó korlátozások alól, amelyeket e rendelet átvész. Az anyagok elemekben, illetve akkumulátorokban való felhasználását azonban az (EU) 2023/1542 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁹⁾ átfogó módon szabályozza. Ezért az ilyen anyagokkal egy módosító rendelkezés e rendeletbe való beillesztése útján kell foglalkozni, és adott esetben az ezen anyagokra vonatkozó korlátozásokat és kapcsolódó mentességeket át kell emelni az említett rendeletbe.
- (27) A tudományos és műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságot továbbra is fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően 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 módosítására vonatkozóan. E mentességek módosítása vagy eltörlése előtt értékelni kell a változások társadalmi-gazdasági hatásait – ami a 2000/53/EK irányelvből hiányzik –, figyelembe véve az alternatív anyagok rendelkezésre állását, valamint a környezetre és az emberi egészségre gyakorolt hatásokat a járművek teljes életciklusa során. Egy ilyen felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottságnak konzultálnia kell az érintett szakértőkkel és érdekelt felekkel a társadalmi-gazdasági hatások, valamint a környezetre és az emberi egészségre gyakorolt hatások figyelembe vétele érdekében. A rendeletnek az anyagok járművekben való felhasználására vonatkozó korlátozások tekintetében történő módosításához kapcsolódó hatékony döntéshozatal, koordináció, valamint műszaki, tudományos és adminisztratív szempontok kezelése terén az Ügynökségnek segítenie kell a Bizottságot ezen értékelés során.

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1907/2006/EK rendelete (2006. december 18.) a vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról (REACH), az Európai Vegyianyag-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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj>).

⁽⁸⁾ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj>).

⁽⁹⁾ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>).

- (28) A gépjárműipar körforgásos jellegének fokozása érdekében a járműveket egyre inkább úgy kell megtervezni és gyártani, hogy az elsődleges nyersanyagok helyett újrafeldolgozott anyagokat foglaljanak magukban, fenntartva ugyanakkor a járművek biztonsági teljesítményét. 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 megerősíti az Unió stratégiai autonómiáját és versenyképességét is azáltal, hogy csökkenti az elsődleges nyersanyagokkal való ellátáshoz kapcsolódó nyersanyag- és energiafüggőséget, különösen azáltal, hogy hozzájárul az értékes kritikus fontosságú nyersanyagok Unión belüli megőrzéséhez, és ezzel együtt megerősíti a másodlagos nyersanyagok piacát. 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 nyújt majd, és hozzájárul a gyártók közötti tisztességes verseny megteremtéséhez. A követelményeknek minden olyan gyártóra vonatkozniuk kell, amelyek járműveket szándékoznak forgalomba hozni az uniós piacon, többek között online piacterekben keresztül, függetlenül attól, hogy hol van a székhelyük. Elismerve a globális értékláncok fontosságát a gépjárműiparban, e rendeletnek lehetővé kell tennie a másodlagos nyersanyagok Unión kívülről történő beszerzését.
- (29) 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 felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott műanyagokra vonatkozóan. Ennek megfelelően minden járműtípusnak progresszív módon emelkedő százalékos arányban fogyasztói felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott műanyagot kell tartalmaznia. Ennek a járműtípusokban lévő újrafeldolgozott műanyag-tartalomra vonatkozó célértéknek a 20 %-át hulladékká vált járművekből származó újrafeldolgozott műanyagok felhasználásával kell teljesíteni. A célértékek hatálya alá tartozó műanyagok kiválasztása a Közös Kutatóközpont „Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive” (Az új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó újrafeldolgozott műanyag-tartalomra vonatkozó célértékek felé – Műszaki javaslatok és hatásvizsgálat az elhasznált járművekről szóló irányelv felülvizsgálatával összefüggésben) című tanulmányában és e rendelet hatásvizsgálatában megjelölt újrafeldolgozható műanyag típusokon alapul. Az említett dokumentumok az ülésekben található poliuretán haboktól és elasztomerektől eltérő hőre keményedő műanyagokat nem veszik figyelembe a célértékek kiszámításakor, mivel a hőre keményedő műanyagokat különösen nehéz újrafeldolgozni. Számos gyakori elasztomer, hőre keményedő műanyag és térfaltöltő anyag megfelel a polimerek 1907/2006/EK rendeletben szereplő, műanyagokra vonatkozó fogalom meghatározásában említett meghatározásának. Az elasztomerek, beleértve a hőre lágyuló elasztomereket is, amelyekből lehetséges hőre lágyuló műanyagot újragyártani, az e rendeletben meghatározott, a műanyagok újrafeldolgozott tartalmára vonatkozó célértékek hatálya alá tartoznak. Megfontolás tárgyát képezik azonban a gumiabroncsokban található elasztomerek újrafeldolgozott tartalmára vonatkozó célértékek, mivel a gumiabroncsok az (EU) 2024/1781 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁰⁾ értelmében kiemelt terméknek minősülnek, és ezért nem tartoznak e rendelet hatálya alá. E kötelezettség végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a fogyasztói felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott műanyagok és a hulladékká vált járművekből származó fogyasztói felhasználás utáni hulladék részarányainak kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan megállapítása céljából. A mechanikai újrafeldolgozástól eltérő újrafeldolgozási módszerek – többek között a kémiai újrafeldolgozás – lehetővé tétele, valamint az újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó célértékek eléréséhez való hozzájárulás érdekében további szabályokat kell megállapítani az újrafeldolgozott műanyag-tartalom kiszámítására, ellenőrzésére és az arról való jelentéstételre vonatkozóan. Ilyen esetekben be kell vezetni az úgynevezett anyagmérleg-elszámolást a műanyagok újrafeldolgozására alkalmazandó anyagmérleg-számítási módszerekkel összhangban, figyelembe véve a műanyagok célzott újrafeldolgozási technológiáinak jellemzőit, például az aprított gépjárművekből származó heterogén hulladék esetében. Amennyiben egyes újrafeldolgozott műanyagok hiánya vagy túlzott ára rendkívül megnehezíti a minimális százalékos arányoknak való megfelelést, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az újrafeldolgozott műanyag-tartalomra vonatkozó célértékektől való ideiglenes eltérések megállapításával kiegészítse ezt a rendeletet.

⁽¹⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1781 rendelete (2024. június 13.) a fenntartható termékek környezettudatos tervezésére vonatkozó követelmények megállapításának létrehozásáról, az (EU) 2020/1828 irányelv és az (EU) 2023/1542 rendelet módosításáról, valamint a 2009/125/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1781, 2024.6.28., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj>).

- (30) Az újrafeldolgozott műanyag járművekben történő használatának ösztönzése azon a feltevésen alapul, hogy maga az újrafeldolgozott tartalom előállítása környezeti szempontból fenntartható módon történt, a szénlábnym csökkentése és a körforgásos gazdaság ösztönzése céljából. Ennek érdekében bizonyos biztosítékokat kell bevezetni annak garantálására, hogy az a mód, ahogyan az újrafeldolgozott tartalmat előállították, ne semlegesítse az ilyen újrafeldolgozott tartalom járművekben való használatából származó környezeti előnyöket. Ezért mind az EU-ban gyártott, mind az importált újrafeldolgozott műanyag tekintetében megkülönböztetésmentes módon foglalkozni kell a kapcsolódó környezeti aggályokkal. E célból a rendeletben meghatározott, az újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó célértékekbe való beszámíthatóság érdekében az újrafeldolgozott 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 újrafeldolgozási folyamat az Unión belül vagy azon kívül történik-e.
- (31) A harmadik országokban újrafeldolgozott anyagokra vonatkozó feltételeket, beleértve az ellenőrzési követelményeket is, csak 2030. augusztus 14-től kell alkalmazni, a Bizottságnak pedig a piaci helyzet és a kereskedelmi kapcsolatok alakulásának fényében átfogóbban kell értékelnie e feltételek várható hatását, és értékeléséről 2028 augusztus 14-ig jelentést kell tennie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (32) Az újrafeldolgozott tartalom beépítésére vonatkozóan e rendeletben meghatározott célértékek elérése érdekében a Bizottságnak legkésőbb 2032. augusztus 14-ig értékelést kell közzétennie, amelyben áttekinti a járművek gumibroncsainak újrafeldolgozásából származó bioalapú műanyag és elasztomerek technológiai fejlődésének és környezeti teljesítményének aktuális állását, és adott esetben fenntarthatósági követelményeket és célértékeket tartalmazó jogalkotási javaslatot kell előterjesztenie.
- (33) A gépjárműipar az egyik legnagyobb acélfelhasználó, és jelenleg még mindig alacsony mértékű az újrafeldolgozott acél új járművekben való felhasználása. Az új járművek gyártásához kapcsolódó szénlábnym csökkentéséhez való hozzájárulás és a gépjárműipar klímasemlegesség irányában történő elmozdulásának támogatása érdekében meg kell határozni az új járművekben a fogyasztói felhasználás utáni acélhulladékból és adott esetben vas- és acélmaradékból újrafeldolgozott acél minimális részarányát. A Bizottságot ezért fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a fogyasztói felhasználás utáni acélhulladékból és adott esetben vas- és acélmaradékból – beleértve a lapos és hosszú szénacél és esetlegesen a rozsdamentesacél termékcsaládokat – újrafeldolgozott acél azon minimális részarányának a meghatározása céljából, amelynek jelen kell lennie a járműtípusokban, illetve amelyet be kell építeni azokba. A jövőbeni célérték meghatározását megelőzően a Bizottságnak külön tanulmányt kell készítenie, amely kiterjed az ilyen célérték megvalósíthatóságával kapcsolatos valamennyi releváns műszaki, környezeti és gazdasági tényezőre, beleértve a más acélfelhasználó ágazatokra és a globális ÜHG-kibocsátásra gyakorolt hatásokat. Fontos különbséget tenni a járműben jelen lévő különböző acéltermékcsaládok között, mivel azokat különböző technológiákkal állítják elő, melyek nem egyformán alkalmasak a vas- és acélmaradék felhasználására, mivel eltérő mértékű a réztartalomra és az egyéb trampfémek jelenlétére vonatkozó toleranciaszintjük. E rendelet egyes nem alapvető rendelkezéseinek kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az egy adott járműtípusban jelen lévő, illetve abba beépített, fogyasztói felhasználás utáni acélhulladékból és adott esetben vas- és acélmaradékból hasznosított acél részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan megállapítása tekintetében.
- (34) A gépjárműipar az alumínium egyik legnagyobb felhasználója is, amely a teljes uniós kereslet több mint 40 %-át teszi ki, és a felhasználás egyre nő. Az újrafeldolgozott alumínium új járművekben való felhasználása jelenleg alacsony. Az új járművek gyártásához kapcsolódó szénlábnym csökkentéséhez való hozzájárulás, valamint a gépjárműipar klímasemlegességre való átállásának támogatása, az energiafogyasztás és -költségek csökkentése, valamint az elsődleges nyersanyagellátástól való függőség csökkentése révén a reziliencia fokozása érdekében helyénvaló növelni az újrafeldolgozott alumínium járművekben való felhasználását. E célból a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a járműtípusokban lévő, fogyasztói felhasználás utáni hulladékból és adott esetben a járműtípusokban jelen lévő és azokba beépített, fogyasztói felhasználás előtti hulladékból újrafeldolgozott alumínium és ötvözetek minimális részarányának meghatározására vonatkozóan. A jövőbeni célérték meghatározását megelőzően a Bizottságnak külön tanulmányt kell készítenie, amely kiterjed az ilyen célérték megvalósíthatóságával kapcsolatos valamennyi releváns műszaki, környezeti és gazdasági tényezőre. E rendelet egyes nem alapvető rendelkezéseinek kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az egy adott járműtípusban jelen lévő, illetve abba beépített, fogyasztói felhasználás utáni hulladékból és adott esetben fogyasztói felhasználás előtti hulladékból származó hasznosított alumínium és alumíniumötvözetek részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan megállapítása céljából.

- (35) Az újrafeldolgozott tartalom járművekben való felhasználásának fokozására az autópárhán általánosan használt olyan egyéb anyagok tekintetében is lehetőség van, amelyek másodlagos nyersanyagpiaca kevésbé fejlett, az elsődleges nyersanyagai termeléséhez kapcsolódó lábnyom jelentős, vagy az újrafeldolgozási szintek korlátozottak, miközben a szétválogatási és újrafeldolgozási technológiák fejlődnek. Ezért helyénvaló, hogy a Bizottság az állandó mágneseiben használt neodímium, diszprórium, prazeodímium, terbium, számárium, nikkel, kobalt, bór, valamint a magnézium és ötvözetek tekintetében felmérje az újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó célértékek meghatározásának szükségességét, megvalósíthatóságát és hatásait.
- (36) A másodlagos nyersanyagok kevésbé fejlett piacainak fellendítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a fogyasztói felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott magnézium és ötvözetek, neodímium, diszprórium, prazeodímium, terbium, számárium, nikkel, kobalt, vagy bór azon minimális részarányának a meghatározása céljából, amelynek jelen kell lennie a járműtípusokban, illetve amelyet be kell építeni azokba. E rendelet egyes nem alapvető rendelkezéseinek kiegészítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a járműtípusokban jelen lévő, fogyasztói felhasználás utáni, és adott esetben fogyasztói felhasználás előtti hulladékból újrafeldolgozott anyagok részarányainak kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan megállapítására vonatkozóan. A módszerre a fogyasztói felhasználás utáni hulladék és a fogyasztói felhasználás előtti hulladék meghatározásának pontosítása érdekében van szükség. Ez fontos a minőség javításának és az érték megtartásának az ösztönzéséhez a fogyasztói felhasználás utáni hulladék frakciói esetében. A dekarbonizáció több újrafeldolgozott tartalom használata révén történő előmozdítása érdekében egyértelmű fogalom meghatározásokra van szükség a fogyasztói felhasználás utáni hulladék újrafeldolgozásának ösztönzése érdekében, miközben minimálisra kell csökkenteni a fogyasztói felhasználás előtti hulladék felhasználását, amely általában ugyanakkora szénlábnyommal rendelkezik, mint az elsődleges nyersanyag.
- (37) Az (EU) 2024/1252 rendelet követelményeivel összhangban, továbbá tekintettel arra, hogy ebben a rendeletben rendelkezéseket kell megállapítani a járművekben lévő újrafeldolgozott tartalomra, valamint a járművekben lévő állandó mágneses anyagokat tartalmazó alkatrészek és alkotóelemek eltávolításával kapcsolatos információkra vonatkozóan, az említett rendelkezések az (EU) 2024/1252 rendeletben foglalt rendelkezések ágazatspecifikus végrehajtásként alkalmazandók. Ez biztosítani fogja az e rendelet szerinti, az ilyen alkatrészek és alkotóelemek eltávolítására vonatkozó információkkal kapcsolatos különböző kötelezettségek összehangolását és integrálását az egyéb alkatrészekre és alkotóelemekre vonatkozó kötelezettségekkel. Az (EU) 2024/1252 rendelet 28. cikkében foglalt, címkézéssel kapcsolatos kötelezettségeket alkalmazni kell.
- (38) Annak biztosítása érdekében, hogy az elemeket, illetve 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 elemeket, illetve akkumulátorokat és elem-, illetve akkumulátorcsomagjaikat és az elektromos meghajtású motorokat az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények vagy a javítási és karbantartási szolgáltatók könnyen el tudják távolítani a jármű életciklusának bármely szakaszában. A Bizottságnak ösztönöznie kell olyan tervezési és összeszerelési technikákra vonatkozó szabványok kidolgozását is, amelyek megkönnyítik az elemeknek, illetve akkumulátoroknak vagy azok csomagjainak a karbantartását, javítását és újrapozicionálását. Tágabb értelemben, a járművek alkatrészeinek és alkotóelemeinek cseréjében, újrahaználataiban, újrafeldolgozásában, újragyártásában vagy felújításában rejlő lehetőségek maximalizálása, valamint a hulladék minimalizálása érdekében a járműveket úgy kell megtervezni, hogy a lehető legtöbb alkatrész és alkotóelem eltávolítható legyen. A műszaki megvalósíthatóság fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az támogatja és megkönnyítse ezeket a célkitűzéseket, elismerve ugyanakkor, hogy bizonyos esetekben egy alkatrész biztonsági vagy funkcionális követelményei indokolhatják az alkatrész vagy alkotóelem eltávolíthatóságát korlátozó alternatív megoldásokat. Ilyen esetekben a gyártóknak bizonyítaniuk kell az ilyen választás szükségességét. A műszaki és tudományos haladás figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el e rendeletnek a járművekből való eltávolításra és cserére tervezendő alkatrészek és alkotóelemek jegyzékének felülvizsgálata révén történő módosítása céljából. E tervezési követelmény végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni.

- (39) Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott típusjóváahagyási rendszer értelmében a gyártók kötelesek járműveiket, rendszereiket, alkotóelemeiket és önálló műszaki egységeiket valamely jóváahagyott járműtípusnak megfelelően gyártani. Annak biztosítása érdekében, hogy a gyártók megfeleljenek a típusjóváahagyási szakaszban rájuk alkalmazandó és ebben a rendeletben megállapított körforgásossági követelményeknek, valamint hogy a típusjóváahagyó hatóságok ellenőrizhessék a megfelelést, a gyártóknak a típusjóváahagyási eljárásához szükséges információkat fel kell tüntetniük az adatközlő mappában. Az átláthatóság növelése, továbbá annak biztosítása érdekében, hogy a szükséges típusjóváahagyási információkat a járművekre vonatkozó típusjóváahagyási követelményeket szabályozó egyéb jogszabályokban foglalt követelményekkel összeegyeztethető módon mutassák be, a Bizottságnak módosítania kell az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendeletben⁽¹¹⁾ megállapított szabályokat, amelyek egységesítik az adatközlő mappában feltüntetendő dokumentumokat és információkat, ezáltal meghatározva a típusjóváahagyásra vonatkozó adminisztratív követelményeket.
- (40) Annak érdekében, hogy a személygépkocsi- és könnyűhaszongépjármű-gyártók intézkedéseket vezessenek be annak biztosítására, hogy megfeleljenek az e rendelet szerinti körforgásossági követelményeknek, valamint ösztönzést kapjanak arra, hogy javítsák a járművek körforgásos jellegét, átfogó körforgásossági stratégiát kell kidolgozniuk. A körforgásossági stratégiát gyártói szinten kell kidolgozni, és ötévente aktualizálni kell. Egy-egy példányt a típusjóváahagyó hatóságok és a Bizottság rendelkezésére kell bocsátani. Bár a körforgásossági stratégiát a típusjóváahagyó hatóságok rendelkezésére bocsátják, azt nem szabad összekapcsolni a típusjóváahagyási eljárással. A szélesebb körű felügyelet és ellenőrzés biztosítása érdekében a Bizottságnak nyilvánosan hozzáférhetővé kell tennie a gyártók körforgásossági stratégiáit és azok aktualizált változatait, kellő figyelmet fordítva a bizalmas információk védelmére. A Bizottságnak egyéb információk mellett többek között a gyártók által rendelkezésre bocsátott körforgásossági stratégiák alapján legalább hatévente jelentést kell készítenie és közzétennie a gépjárműipar körforgásos jellegéről.
- (41) Az újrafeldolgozott anyagok gépjárműipar általi felhasználásának átláthatóbbá tétele, valamint az újrafeldolgozott tartalom szintjének növelésére irányuló ösztönzők biztosítása érdekében a gyártók számára elő kell írni, hogy az általuk rendelkezésre bocsátott műszaki dokumentációban tüntessék fel a típusjóváahagyásra 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 típusjóváahagyás iránti kérelem részét képező más dokumentumokkal együtt kell benyújtani a típusjóváahagyó hatósághoz.
- (42) 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 gyártók és a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők közötti, időben történő kommunikáció. Ezért a gyártóknak – többek között a gépjárműipar által használt meglévő eszközök révén – korlátlan, szabványosított és megkülönböztetésmentes hozzáférést kell biztosítaniuk a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatók számára azokhoz az információkhoz, amelyek lehetővé teszik a járműben lévő bizonyos alkatrészek, alkotóelemek és anyagok biztonságos eltávolítását. A gyártók nem kötelezhetők arra, hogy ilyen információkat bocsássanak a javítási és karbantartási szolgáltatók rendelkezésére, amennyiben ezeket az információkat más uniós jogszabályok alapján már elérhetővé tették. Az információknak iránymutatást kell nyújtaniuk a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők, a műszaki tájékoztatók kiadói, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatók számára az elektromosjármű-elemekhez, illetve -akkumulátorokhoz és azok elem-, illetve akkumulátorcsomagjaihoz való hozzáféréshez és az azok eltávolításához szükséges lépésekre vonatkozóan, az elektromosjármű-elemek, illetve akkumulátorok biztonságos kisütését lehetővé tevő eszközökre és technológiákra is kiterjedően, valamint az elektromos meghajtású motorokra vonatkozóan. Az információknak egyértelmű utasításokat kell tartalmazniuk az említett hozzáféréshez és eltávolításhoz szükséges eszközök vagy technológiák használatára vonatkozóan is. Elő kell segíteniük azoknak az alkatrészeknek, alkotóelemeknek és anyagoknak az azonosítását, lokalizálását és eltávolítását, amelyeket aprítás előtt szárazra kell fektetni és el kell távolítani a járműből, valamint amelyek kritikus fontosságú nyersanyagokat tartalmazó állandó mágneseket tartalmaznak az (EU) 2024/1252 rendeletben foglaltak szerint. A gyártóknak a sürgősségi segítségnyújtások rendelkezésére kell bocsátaniuk egy mentési és vészhelyzeti intézkedési útmutatót. Fontos, hogy a szellemi tulajdon-jogokat megfelelően tiszteletben tartsák, biztosítva, hogy a műszaki információkhoz való hozzáférés ne veszélyeztesse a jogvédett technológiákat vagy az üzleti titkokat. Ezeket az információkat a gyártók által létrehozott kommunikációs platformokon kell közzétenni, és azokat díjmentesen kell rendelkezésre bocsátani, megengedve méltányos adminisztratív költségek felszámítását. A típusjóváahagyó hatóságoknak ellenőrizniük kell, hogy a gyártók benyújtották-e a szükséges információkat. Figyelembe véve, hogy szükséges támogatni a járművek utólagos átalakítását, amely a kibocsátások csökkentésének, a járművek élettartama meghosszabbításának és a fenntarthatóság előmozdításának egyik módja, a gyártóknak biztosítaniuk kell az utólagos átalakítást végző szolgáltatókkal való megfelelő együttműködést is.

⁽¹¹⁾ 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 jóváahagyására és piacfelügyeletére vonatkozó közigazgatási követelmények tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 163., 2020.5.26., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

- (43) A fogyasztók választási lehetőségeinek védelme és az erőforrások hatékony felhasználásának biztosítása érdekében garantálni kell az utópiaci szereplők hozzáférését a hulladékká vált járművek alkatrészeinek és alkotóelemeinek eltávolítására vonatkozó információkhoz, többek között ezen alkatrészek és alkotóelemek jövőbeli cseréje céljából. Ezért szükséges biztosítani, hogy a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők és a műszaki tájékoztatók megjelentetői kiadói megkapják az ilyen alkatrészeknek és alkotóelemeknek a hulladékká vált járművekből való biztonságos és hatékony eltávolításához szükséges információkat. Ezen túlmenően az ilyen információkat a járművek javításával és karbantartásával kapcsolatos tevékenységet folytató gazdasági szereplők rendelkezésére kell bocsátani, amennyiben nem minősülnek hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőnek, és csak azokban az esetekben, amikor az ilyen információszolgáltatás nem tartozik már más uniós jogszabály hatálya alá.
- (44) Míg a digitális kódolást egyre növekvő mértékben használják a járművek különböző alkatrészeinek és alkotóelemeinek irányítására, a 2000/53/EK irányelv értékelése során megállapításra került, hogy az ilyen kódolás korlátozhatja bizonyos alkatrészek és alkotóelemek újrahazsnálatának, újragyártásának és felújításának a lehetőségét. Ezért alapvető fontosságú, hogy a gyártókat kötelezzék azon információk szolgáltatására, amelyek lehetővé teszik a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők és a javítási és karbantartási szolgáltatók számára, hogy megoldják a jármű ezen digitálisan kódolt alkatrészeiből és alkotóelemeiből adódó problémákat, amikor az ilyen kódolás egy másik járműben akadályozza a javítási, karbantartási vagy kicserélési műveletek elvégzését.
- (45) A gyártóknak és beszállítóknak az eredetileg a 2003/138/EK bizottsági határozatban⁽¹²⁾ létrehozott alkatrész- és anyagkódolási szabványokat kell alkalmazniuk a járművek műanyagból és elasztomerből készült alkatrészeinek, alkotóelemeinek és anyagainak címkézésére 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 elemek, illetve akkumulátorok és állandó mágnesek címkézésére. A műszaki és tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a mellékletnek a járművek alkatrészei és alkotóelemei megjelölésének módja tekintetében történő módosítása céljából.
- (46) A járművek életciklus végi kezelésének megkönnyítése érdekében a gyártóknak 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 járműútlevélt, és azt oly módon kell elérhetővé tenni, hogy az összhangban legyen a járművek környezeti teljesítményére vonatkozó, a gépjárműiparban már létező vagy továbbfejlesztés alatt álló egyéb digitális információs eszközökkel és platformokkal, továbbá az (EU) 2023/1542, az (EU) 2024/1781 és az (EU) 2024/1257 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹³⁾ vonatkozó rendelkezéseivel. E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a járműútlevélre vonatkozó műszaki tervezési és üzemeltetési követelmények, valamint a járműútlevélhez való hozzáférést lehetővé tevő adathordozó vagy egyéb azonosító elhelyezkedésére vonatkozó szabályok meghatározása céljából. A digitális körforgásossági járműútlevélre vonatkozó szabályok meghatározásakor a Bizottságnak a kiberbiztonsági fenyegetések megelőzése érdekében figyelembe kell vennie a magas szintű biztonság és adatvédelem szükségességét, többek között a jármű üzemelési adatai tekintetében.

⁽¹²⁾ A Bizottság 2003/138/EK határozata (2003. február 27.) az elhasznált járművekről szóló 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti alkatrész és anyagkódolási szabványok létrehozásáról (HL L 53., 2003.2.28., 58. o., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj)).

⁽¹³⁾ 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 hatályaon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1257, 2024.5.8., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

- (47) 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 a környezet és az emberi egészség magas szintű védelméhez vezet az egész Unióban. A gazdasági szereplők által nyújtott hulladékgazdálkodási szolgáltatások minőségének további harmonizációját is eredményezné, és elősegítené a másodlagos nyersanyagok piacának működését.
- (48) 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 el a járművek életciklus végi kezelési műveleteit. Ezen túlmenően az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények kizárólagos hatáskörébe kell tartoznia a bontási igazolások e rendelet szerinti kiállításának.
- (49) Amennyiben a gyártók vagy a gyártói felelősségi szervezetek gyártói felelősségi kötelezettségeik teljesítése céljából szerződéseket kötnek engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekkel, e szerződéseknek meg kell felelniük a versenyjog elveinek, és nem tartalmazhatnak olyan rendelkezéseket, amelyek célja vagy hatása a verseny korlátozása vagy torzítása, különösen az EUMSZ 101. és 102. cikke értelmében. Az ilyen szerződéseknek tisztességesnek és átláthatónak kell lenniük, és nem tartalmazhatnak diszkriminatív feltételeket. Az említett követelményeknek való megfelelés megkönnyítése érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy szerződés mintát bocsássonak rendelkezésre.
- (50) 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 irányelvben⁽¹⁴⁾ meghatározott kiterjesztett gyártói felelősségi rendszerekre vonatkozó általános minimumkövetelményekkel összhangban helyénvaló uniós szintű követelményeket megállapítani a gyártóknak a hulladékká vált járművek kezelésével kapcsolatos felelősségére vonatkozóan. A gyártóknak kiterjesztett gyártói felelősséget kell vállalniuk az általuk valamely tagállam területén első alkalommal forgalmazott 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, hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők teljesítsék az e rendeletben meghatározott újrafeldolgozási célértékeket.
- (51) Annak elősegítése érdekében, hogy nyomon lehessen követni a kiterjesztett gyártói felelősségre vonatkozó kötelezettségeik gyártók általi teljesítését, a tagállamoknak létre kell hozniuk a gyártók nyilvántartását vagy erre egy meglévő nyilvántartást kell használniuk. A nyilvántartásbavételi követelményeket Unió-szerte harmonizálni kell a nyilvántartásba vétel megkönnyítése érdekében, különösen akkor, ha a gyártók különböző tagállamokban forgalmaznak járműveket. A nyilvántartást a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek teljesítéséről az illetékes hatóságok felé történő jelentéstétel céljára is használni kell. Az ilyen nyilvántartáshoz kapcsolódó funkcióknak és eljárási szempontoknak összhangban kell lenniük az (EU) 2023/1542 rendelettel létrehozott gyártói nyilvántartással is annak érdekében, hogy a járműgyártók és az elem-, illetve akkumulátorgyártók ugyanazt a nyilvántartást használhassák. A gyártók nyilvántartásba vételének az összes tagállamban történő megkönnyítése érdekében a Bizottságnak létre kell hoznia egy weboldalt, amely hivatkozásokat tartalmaz az összes nemzeti nyilvántartásra.

⁽¹⁴⁾ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

- (52) Az (EU) 2022/2065 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁵⁾ 30. cikke értelmében az olyan online platformokat üzemeltető szolgáltatóknak, amelyek lehetővé teszik a fogyasztók számára, hogy távollevők között kötött szerződéseket kössenek a kereskedőkkel, biztosítaniuk kell, hogy a kereskedők csak akkor használhassák az említett online platformokat üzenetek küldésére vagy termékek vagy szolgáltatások kínálására az Unióban tartózkodó fogyasztók számára, ha e platformok említett célokra történő használatát megelőzően az említett platformok szolgáltatói adott esetben megszerezték bizonyos információkat a kereskedőre vonatkozóan. Ebben az összefüggésben a járművek terméknek minősülnek. Az e rendelet alapján létrehozott gyártói nyilvántartás az (EU) 2022/2065 rendelet 30. cikke (1) bekezdése d) pontjának való megfelelés céljából közérdekű nyilvántartásnak minősülhet. A kereskedő saját kiállítású tanúsítványa, amelyben vállalja, hogy csak olyan termékeket vagy szolgáltatásokat kínál, amelyek az (EU) 2022/2065 rendelet 30. cikke (1) bekezdésének e) pontja értelmében megfelelnek az uniós jog alkalmazandó szabályainak, kiterjedhet az e rendeletben meghatározott kiterjesztett gyártói felelősségi követelményekre is. Végeterül az (EU) 2022/2065 rendelet 30. cikke (2) bekezdésének alkalmazásában, amennyiben a gyártói nyilvántartásban szereplő információk nyilvánosan nem hozzáférhetők, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az online platformot üzemeltető szolgáltatók díjmentesen hozzáférést kapjanak ezekhez az információkhoz, hogy legjobb tudásuk szerint törekedjenek annak értékelésére, hogy az információk megbízhatóak és hiánytalanok-e.
- (53) Amennyiben a gyártó első alkalommal forgalmaz járműveket egy olyan tagállam területén, amelyben a gyártó nem telepedett le, a gyártónak 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.
- (54) A gyártók számára lehetővé kell tenni annak eldöntését, hogy a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségeiket egyénileg vagy kollektíven, a nevükben felelősséget vállaló gyártói felelősségi szervezeteken keresztül gyakorolják-e. Mindazonáltal a tagállamok számára lehetővé kell tenni annak előírását, hogy a gyártót gyártói felelősségi szervezet képviselje. Ilyen esetekben a tagállamok nem írhatják elő a gyártók számára, hogy egy adott gyártói felelősségi szervezet képviselje őket, mivel rugalmasságot kell biztosítani azzal kapcsolatban, hogy hány gyártói felelősségi szervezet lehet jelen egy tagállamban. Ugyanez vonatkozik az államilag működtetett gyártói felelősségi szervezetekkel rendelkező tagállamokra is, amelyekre a nemzeti jog alapján konkrétabb rendelkezések vonatkozhatnak. Bár a tagállamok jogi keretei különböző irányítási struktúrákat tesznek lehetővé, a gyártói felelősségi szervezeteknek elvben annak biztosítása érdekében kell működniük, hogy a gyártóktól beszedett díjakat kizárólag a hulladékká vált járművek gyűjtésével és kezelésével kapcsolatos hulladékgazdálkodási kötelezettségek megszervezésére és finanszírozására vonatkozó kötelezettségek teljesítésére használják fel. Minden gyártói felelősségi szervezetnek gondoskodnia kell a gyártók által rendelkezésre bocsátott adatok bizalmas kezeléséről. Annak érdekében, hogy valamennyi gazdasági szereplő érdekeit megfelelően figyelembe vegyék, és hogy a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők ne kerüljenek hátrányos helyzetbe a kiterjesztett gyártói felelősségi rendszerek keretében hozott döntések során, a gyártói felelősségi szervezetek például évente legalább egyszer strukturált konzultációt folytathatnának az érdekelt felekkel, és honlapjukon közzétehetnék a konzultációról szóló összefoglaló jelentést, amely tartalmazza a beérkezett főbb észrevételeket, valamint annak magyarázatát, hogy ezeket az észrevételeket hogyan kezelték. A rendszer általános irányításának és hatékonyságának javítása érdekében a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők számára megfigyelői státuszt kell biztosítani a gyártói felelősségi szervezetek irányító testületeiben, nevezetesen azok igazgatótanácsaiban, tiszteletben tartva ugyanakkor az összeférhetlenség elkerülésének szükségességét. Emellett a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőket a gyártói felelősségi szervezeteknek átlátható odaítélési szempontokon alapuló, megkülönböztetésmentes eljárás keretében kell kiválasztaniuk.

⁽¹⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2065 rendelete (2022. október 19.) a digitális szolgáltatások egységes piacáról és a 2000/31/EK irányelv módosításáról (digitális szolgáltatásokról szóló rendelet) (HL L 277., 2022.10.27., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

- (55) 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 kinyert másodlagos nyersanyagok jobb minőségének biztosítására irányuló kötelezettségekre. Az ilyen műveletek gyártók által viselendő költségeinek pontos szintjét az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek és más hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőknek a hulladékká vált járművekből kinyert használt pótalkatrészek vagy alkotóelemek, valamint másodlagos nyersanyagok értékesítéséből származó bevételeinek figyelembevételével kell meghatározni. E célból az illetékes hatóságoknak a gyártókkal és a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőkkel 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.
- (56) A gyártók pénzügyi hozzájárulásának egyúttal fedeznie kell a nyilvánosság tájékoztatására és a hulladékká vált járművek fokozottabb gyűjtésére irányuló ismeretterjesztő kampányok költségét, valamint a bontási igazolások kiállítására és átadására, továbbá az adatok gyűjtésére és az illetékes hatóságok felé történő bejelentésre szolgáló értesítési rendszer létrehozásának a költségeit. Ezenfelül 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 figyelembevétele érdekében.
- (57) Azoknak a gyártóknak is, akik úgy döntenek, hogy egyénileg teljesítik kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségeiket, garanciát kell nyújtaniuk a hulladékká vált járművek kezelésével kapcsolatos költségek fedezésére. Az ilyen garanciákat különösen azokban az esetekben kell használni, amikor az érintett gyártók fizetése képtelenné válnak, vagy véglegesen beszüntetik tevékenységüket.
- (58) Ha valamely gyártó egy gyártói felelősségi szervezeten belül kollektíven 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, újrahasználatos vagy újrafeldolgozható alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat, valamint a járműben található veszélyes anyagok mennyiségét. Az egységes piac torzulásának elkerülése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el e rendeletnek a gyártói felelősségi szervezeteknek fizetett pénzügyi hozzájárulások modulációjára vonatkozó kritériumok alkalmazásával kapcsolatos részletes szabályok megállapítása révén történő kiegészítése céljából.
- (59) 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 alapján képezik. E tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy továbbra is használhassák ezeket a struktúrákat és rendszereket, feltéve, hogy azok megfelelnek e rendeletnek.
- (60) A járművek gyakran a forgalomba hozataluk helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban válnak hulladékká. Mindaddig, amíg az e rendelet értelmében vett gyártó azonosítható abban a tagállamban, ahol a jármű hulladékká válik, ennek a gyártónak kell fedeznie a gyűjtés és a kezelés kapcsolódó költségeit. Mivel azonban nem mindig lehet azonosítani a gyártót abban a tagállamban, ahol a jármű a határátlépést követően hulladékká válik, határokon átnyúló költségmegosztási mechanizmusra vonatkozó szabályokat is be kell vezetni, amelyek csak erre a konkrét helyzetre és csak az M_1 és N_1 kategóriájú járművekre alkalmazandók. E szabályoknak biztosítaniuk kell, hogy a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők gyűjtési és kezelési költségeire fedezet álljon rendelkezésre abban a tagállamban, ahol a jármű hulladékká válik. Az ilyen gazdasági szereplők adminisztratív terheinek elkerülése érdekében a határokon átnyúló költségmegosztási mechanizmusból eredő kötelezettségek – beleértve a meghatalmazott képviselők kijelölését az egyes tagállamokban – nem alkalmazandók az importőrökre vagy a forgalmazókra. Az M_1 és N_1 kategóriájú járművek minden egyes gyártóját kötelezni kell arra, hogy minden tagállamban kijelöljön egy meghatalmazott képviselőt a határokon átnyúló mechanizmus tekintetében, értesítse az illetékes hatóságokat a kijelölésekről, és mechanizmusokat hozzon létre az érintett hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőkkel való, határokon átnyúló együttműködésre. A gyártók számára lehetővé kell tenni, hogy megbízzanak egy gyártói felelősségi szervezetet azzal, hogy a határokon átnyúló mechanizmus tekintetében meghatalmazott képviselőjüként járjon el. Az Unión kívül letelepedett gyártók esetében lehetővé kell tenni, hogy a határokon átnyúló mechanizmussal kapcsolatos kötelezettségek teljesítése és a határokon átnyúló együttműködési mechanizmus létrehozása érdekében kijelöljék a gyártónak az (EU) 2018/858 rendelet 13. cikkének (4) bekezdésében említett egyetlen uniós képviselőjét. Egy ilyen határokon átnyúló mechanizmus bevezetése hozzájárul ahhoz, hogy Unió-szerte egyenlő versenyfeltételek jöjjenek létre az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények között.

- (61) E kötelezettségek teljesítésének biztosítása és az egységes piac torzulásának elkerülése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a gyártók, a tagállamok és a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők kötelezettségeire, valamint a határokon átnyúló mechanizmusok jellemzőire vonatkozó további részletes szabályok megállapítása céljából.
- (62) 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 gondoskodniuk kell az általuk valamely tagállam területén első alkalommal forgalmazott, hulladékká vált járművek gyűjtéséről. E célból a gyártóknak vagy a gyártói felelősségi szervezeteknek gyűjtőrendszereket kell létrehozniuk, vagy részt kell venniük azok létrehozásában, és a tagállamoknak minden szükséges intézkedést meg kell hozniuk annak biztosítása érdekében, hogy a gyűjtőrendszerek 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 leadni. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az ilyen rendszereknek megfelelően le kell fedniük az egyes tagállamok teljes területét, és biztosítaniuk kell az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények vagy gyűjtőhelyek megfelelő rendelkezésre állását. Lehetővé kell tenniük továbbá a hulladékká vált járművek gyűjtését valamennyi járműmárka tekintetében, valamint a járművek javításából származó hulladékalkatrészek gyűjtését.
- (63) 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 azonban e 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 létesítményeknek leadják.
- (64) A hulladékká vált járművek hatékony gyűjtése érdekében tájékoztatni kell a nyilvánosságot a gyűjtőrendszerek létezéséről. Az illegális bontási tevékenységek visszaszorítása érdekében 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, kivéve ha abból olyan alapvető alkatrészek hiányoznak, mint az elektromos meghajtású motor, a motor vagy a felépítmény több nagy darabja. 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 bontásának megelőzése, valamint a hulladékká vált járművek teljes egészében történő gyűjtésének előmozdítása érdekében a hulladékká vált járművek ingyenes leadását pénzügyi ösztönzőkhöz lehetne kötni. 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.
- (65) Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménynek a hulladékká vált jármű leadását követően bontási igazolást kell kiállítani a jármű utolsó tulajdonosa részére. Erre azért van szükség, hogy biztosítva legyen a hulladékká vált járművek kezelésének a megfelelő felügyelete. Az ilyen igazolásokra vonatkozó minimumkövetelményeket jelenleg a 2002/151/EK bizottsági határozat⁽¹⁶⁾ állapítja meg, és e határozat tartalmát a szükséges módosításokkal bele kell foglalni ebbe a rendeletbe. Az ilyen igazolásokat elektronikus formátumban kell kiállítani a hulladékká vált jármű utolsó tulajdonosának, és azokat az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek elektronikus bejelentési eljárás keretében kell a tagállam illetékes hatóságai rendelkezésére bocsátaniuk a jármű forgalomban való részvételi jogának törlése céljából. Az elektronikus bejelentési rendszernek lehetővé kell tennie a bontási igazolás továbbítását, továbbá lehetővé kell tennie, hogy az elektronikus bejelentés egy példányát az utolsó járműtulajdonos, valamint a nevében eljáró bármely gazdasági szereplő megkapja.

⁽¹⁶⁾ A Bizottság 2002/151/EK határozata (2002. február 19.) az elhasznált 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., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj)).

- (66) 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.
- (67) A hulladékká vált járművek hatékony gyűjtésének biztosítása érdekében egyértelmű kötelezettségeket kell előírni a járműtulajdonosok számára. Amikor a járműjük hulladékká válik, azt le kell adniuk egy gyűjtőhelyen vagy egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben. Amennyiben a járművek megsérültek, és biztosítótársaságok vesznek részt a műszaki vagy gazdasági totálkár megállapításában, a biztosítótársaságnak vagy a nevében eljáró bármely más gépjárműipari szakértőnek azt is értékelnie kell, hogy a jármű e rendelet értelmében hulladékká vált járműnek minősül-e. Az elhagyott járművek esetében a releváns hatóságoknak szabályokat kell megállapítaniuk a jármű hulladékká vált járműnek minősítésére vonatkozóan, és e rendelettel összhangban kell eljárniuk. Az elhagyott járművek közé tartozhatnak például a felügyelet nélkül vagy illegálisan közterületen hagyott járművek, vagy azok a járművek, amelyeket az ingatlan tulajdonosának hozzájárulása nélkül parkoltak le magánterületen, vagy azok a járművek, amelyeket az illetékes hatóságok által a jármű tulajdonosának küldött értesítést követően nem igényelték vissza.
- (68) 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 engedélyekben meghatározott feltételeknek megfelelően, valamint az e rendeletben foglalt követelményekkel, az elérhető legjobb technikákkal és a 2010/75/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁽¹⁷⁾ összhangban átvéggyék és kezeljék a hulladékká vált járműveket, alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat, beleértve a járművek javításából származó hulladék-alkatrészeket is. Az eltávolítási követelményeknek, a minőségi követelményeknek és az anyaghasznosítási célértékeknek való megfelelés szempontjából lehetséges, de nem szükséges, hogy a hulladékká vált jármű teljes körű kezelését egyetlen hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplő végezze el egyetlen létesítményen belül.
- (69) 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.
- (70) Tevékenységeik nyomonkövethetőségének biztosítása érdekében, ideértve a hulladék vagy más releváns bemeneti anyagok minőségét is, az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek dokumentálniuk kell az elvégzett kezelési műveleteket, és legalább három évig elektronikus formában meg kell őrizniük az erre vonatkozó nyilvántartást, és azt kérésre be kell mutatniuk az illetékes nemzeti hatóságoknak.
- (71) A hulladékká vált járművek szárazra fektetése 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 szárazra fektetési 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. A hűtőközegek kezelését az (EU) 2024/573 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽¹⁸⁾ megfelelően kell végezni. 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.

⁽¹⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/75/EU irányelve (2010. november 24.) az ipari és az állattartással összefüggő kibocsátásokról (a környezetszennyezés integrált megelőzése és csökkentése) (HL L 334., 2010.12.17., 17. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj>).

⁽¹⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/573 rendelete (2024. február 7.) a fluortartalmú üvegházhatású gázokról, az (EU) 2019/1937 irányelv módosításáról és az 517/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/573, 2024.2.20., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj>).

- (72) 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.
- (73) 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 aprítás előtt kötelezően el kell távolítani a hulladékká vált járművekből. Az említett alkatrészeket és alkotóelemeket kézi bontási eljárással, félig automatizált vagy automatizált bontási eljárással, roncsolásmentes módon kell eltávolítani. Lehetővé kell tenni az alkatrészek és alkotóelemek kötelező, roncsolásmentes eltávolítására vonatkozó követelménytől való eltérést, amennyiben az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény bizonyítja, hogy a kézi bontás, a félig automatizált vagy az automatizált roncsolásmentes szétszerelés aránytalan gazdasági költségekkel jár, amelyeket nem lehet ellensúlyozni az ezen alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatából, újragyártásából vagy felújításából várható bevételekkel. Ilyen esetben lehetővé kell tenni ezen alkatrészek és alkotóelemek roncsolásos eltávolítását az érintett anyagok aprítás előtti elkülönítése céljából. Az alkatrészek és alkotóelemek teljes mértékben mentesülhetnek a kötelező eltávolítás alól, ha e rendelet ilyenként jelöli meg őket, amennyiben az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény bizonyítja, hogy az aprítás utáni technológiák ugyanolyan hatékonyan különítik el az anyagokat az érintett alkatrészekről és alkotóelemekről, mint a kézi, félig automatizált vagy automatizált eljárások, és hogy teljesülnek az e rendeletben foglalt kritériumok és határértékek. A műszaki és a tudományos fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a releváns melléklet módosítására vonatkozóan.
- (74) 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 és a járműbiztonsági követelmények alapján.
- (75) Az (EU) 2023/1542 rendelet szabályokat állapít meg az elemek, illetve akkumulátorok fenntarthatóságára, teljesítményére, biztonságára, gyűjtésére, újrafeldolgozására és másodszori felhasználására vonatkozóan, 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 ingyenesen át lehessen adni kezelésre az elektromosjármű-elem, illetve akkumulátor nélkül, feltéve, hogy a jármű utolsó tulajdonosa azt bizonyító dokumentációt szolgáltat, hogy az elemet, illetve akkumulátort egy vállalkozó az (EU) 2023/1542 rendelettel összhangban kezelte.
- (76) 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 vagy a javítási és karbantartási műveletek során eltávolított, erre szakosodott szereplők általi újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra alkalmas alkatrészek és alkotóelemek nem tekinthetők hulladéknak. A hulladékhierarchia tiszteletben tartása és a pótalkatrészek körforgásos használatának fellendítése érdekében ezen alkatrészek és alkotóelemek – kivéve az elemeket, illetve akkumulátorokat – gazdasági szereplők közötti átadását nem szabad korlátozni. A hulladékká vált járművekből eltávolított 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 újrahasználatuk legyenek, vagy más esetekben alkalmasak legyenek további újragyártásra vagy felújításra. Az újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra nem alkalmas alkatrészeket és alkotóelemeket hulladéknak kell tekinteni, és kivételük az (EU) 2024/1157 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽¹⁹⁾ kell szabályoznia. Az illetékes nemzeti hatóságok számára lehetővé kell tenni, hogy dokumentációt kérjenek be az adott alkatrészt vagy alkotóelemet eltávolító, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménytől, amelyben egy külön erre irányuló értékelés alapján az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény megerősíti az érintett alkatrészek és alkotóelemek újragyártásra, felújításra vagy újrahasználatra való műszaki alkalmasságát.

⁽¹⁹⁾ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj>).

- (77) 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, amely feltünteti az alkotóelem vagy alkatrész nevét, valamint az alkotóelemet vagy alkatrészt eltávolító, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény elérhetőségét, és megfelelően védeni kell őket az alkatrészek és alkotóelemek szállítása, valamint be- és kirakódása során bekövetkező sérülésektől. Amennyiben az illetékes hatóság ilyen dokumentációt kér, az alkotóelemet vagy alkatrészt eltávolító, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménynek rendelkeznie kell az ezen alkatrészek átruházásával kapcsolatos számla vagy szerződés másolatával.
- (78) 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 irányelv⁽²⁰⁾ 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, újrahazsnálásra 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 újrahazsnált, újragyártott és felújított alkatrészekre és alkotóelemekre vonatkozóan nyújtsanak kereskedelmi jótállást a fogyasztók és ügyfelek számára a vállalkozások közötti ügyletek során.
- (79) A közúti közlekedésbiztonság és a környezetvédelem érdekében a hulladékká vált járművekből eltávolított bizonyos alkotóelemek és alkatrészek újrahazsnálata, újragyártása vagy felújítása nem megengedett. Az ilyen alkatrészek és alkotóelemek nem használhatók fel sem új járművek gyártására, sem már forgalomba hozott járművekben, kivéve, ha az elvégzett műszaki értékelés bizonyítja, hogy megfelelnek a járműre alkalmazandó követelményeknek. Az említett alkatrészeket csak képesített javítási és karbantartási szolgáltató építheti be.
- (80) Az újrahazsnálható, felújított és újragyártott alkatrészek és alkotóelemek uniós piaca fejlődésének és megfelelő működésének, valamint a járművek utólagos átalakításának ösztönzése érdekében a tagállamokat bátorítani kell arra, hogy nemzeti szinten ösztönözzék az alkatrészek és alkotóelemek újrahazsnálata, felújítását és újragyártását – függetlenül attól, hogy azok eltávolítására a jármű használati vagy életciklus végi szakaszában kerül-e sor –, valamint a járművek utólagos átalakítását. Ezeknek az ösztönzőknek tükröződniük kell azokban a hulladékmegelőzési programokban, amelyeket a tagállamoknak a 2008/98/EK irányelv 29. cikke alapján kell létrehozniuk. A Bizottságnak elő kell segítenie a tagállamok közötti információcserét, melynek során megosztják egymással a nemzeti szinten hozott ösztönző intézkedésekkel kapcsolatos bevált gyakorlatokat, az intézkedések hatékonyságának nyomon követése céljából.
- (81) 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 e rendeletnek az újrafeldolgozás fogalom meghatározását hozzá kell igazítani a 2008/98/EK irányelvhez, a feltöltést kizárva a hatálya alól.
- (82) 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 célérték kiegészítené a hulladékká vált járművek – átlagos járműsúlyhoz viszonyított, egy évre vetített – újrahazsnálatára és újrafeldolgozására vonatkozó 85 %-os célértéket, valamint újrahazsnálatára és hasznosítására vonatkozó 95 %-os célértéket. Annak érdekében, hogy a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők számára könnyebb legyen e követelmények végrehajtása, hároméves átmeneti időszakra van szükség. Ezalatt továbbra is alkalmazni kell a 2000/53/EK irányelvben meghatározott, a hulladékká vált járművek 85 %-os újrahazsnálatára és újrafeldolgozására, valamint 95 %-os újrahazsnálatára és hasznosítására vonatkozó jelenlegi célértéket, az újrafeldolgozás fogalmának az említett irányelvben szereplő meghatározása alapján. Az újrafeldolgozott műanyag tömegéből és a műanyagok össz-tömegéből a műanyagok konkrét újrafeldolgozási célértéke tekintetében ki kell zárni az elasztomereket, a párnázásra használt poliuretán haboktól eltérő, hőre keményedő műanyagokat, 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.

⁽²⁰⁾ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj>).

- (83) Fontos, hogy a kiváló minőségű másodlagos nyersanyagok nagyobb arányban kerüljenek hasznosításra, és ehhez javítani kell a hulladékká vált járművek aprítására irányuló eljárásokat. Ezért a hulladékká vált járműveket, azok alkatrészeit, alkotóelemeit és anyagait csak abban az esetben megengedett aprítógépben feldolgozni egyéb hulladékkal, többek között csomagolási hulladékkal és elektromos és elektronikus berendezések hulladékaival együtt, amennyiben a kimeneti frakciókra vonatkozóan teljesülnek bizonyos kritériumok és a minőségi követelmények.
- (84) Annak érdekében, hogy a hulladékká vált járművek kezelésének minősége tovább javuljon, az aprított, hulladékká vált járművekből származó frakciók lerakása csak akkor engedélyezett, ha a nem inert hulladékot tartalmazó frakciók nem lépik túl az e rendeletben meghatározott határértékeket.
- (85) A hulladékká vált járművek veszélyes hulladéknak minősülnek, és nem vihetők ki nem OECD-országokba. A szárazra fektetett, hulladékká vált járművek kezelése továbbra is lehetséges az Unión kívül, amennyiben az ilyen szárazra fektetett, hulladékká vált járművek szállítására az (EU) 2024/1157 rendelettel összhangban kerül sor.
- (86) 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, a környezet és az emberi egészség védelmére vonatkozó követelményekkel, az (EU) 2024/1157 rendelettel összhangban.
- (87) Annak érdekében, hogy a hulladékká vált járműveket környezeti szempontból fenntartható módon kezeljék, fontos egyértelmű információkkal rendelkezni a jármű státuszától annak teljes élettartama során, különösen akkor, amikor a használt járműveket meg kell különböztetni a hulladékká vált járművektől. Az olyan járműtulajdonos számára, aki egy használt jármű tulajdonjogát az Unión belül át kívánja ruházni, bizonyos körülmények között elő kell írni, hogy dokumentációt mutasson be arról, hogy a jármű nem hulladékká vált jármű. Az említett dokumentációnak bizonyítania kell, hogy a jármű közlekedésre alkalmas műszaki állapotban van, vagy értékelést kell nyújtania e rendelettel összhangban, amely kritériumokat tartalmaz annak meghatározására, hogy a jármű hulladékká vált járműnek minősül-e. Ezt az értékelést lépcsőzetes módon kell elvégezni, a kötelező kritériumoktól az indikatív kritériumokig. Amint az egyik kötelező kritérium teljesül, az érintett járművet hulladékká vált járműnek kell tekinteni. Ha egyetlen kötelező kritérium sem teljesül, ellenőrizni kell az indikatív kritériumokat. Amennyiben ezen indikatív kritériumok valamelyike alkalmazandó, további műszaki értékelésre van szükség a műszaki vizsgálati bizonyítvány megszerzése érdekében elvégzendő javítások megállapítására. E műszaki értékelés alapján a jármű tulajdonosa számára lehetővé kell tenni annak eldöntését, hogy a járművet meg kell-e semmisíteni. Ha a műszaki értékeléstől számított öt éven belül a jármű tulajdonosa nem szerzi meg a műszaki vizsgálati bizonyítványt, a járművet hulladékká vált járműnek kell tekinteni. Az említett ötéves időszak alatt ez a műszaki értékelés dokumentációnak minősül arra vonatkozóan, hogy a jármű nem hulladékká vált jármű. Az élettartak végi értékelést független gépjárműipari szakértőnek kell elvégeznie, de az egyes 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 értékelése területén, és akiket abból a célból neveztek ki, hogy pártatlan szakvéleményt adjanak úgy, hogy ne álljon fenn összeférhetetlenség az érintett felek viszonylatában. A gazdasági szereplőnek nem minősülő természetes személyekre nehezedő túlzott terhek elkerülése, valamint elsősorban a potenciális hulladékká váló járművek többségének helyzetére való összpontosítás érdekében a dokumentációs követelményt csak meghatározott körülmények között kell alkalmazni az ilyen járműtulajdonosokra. Az ilyen eseteknek olyan járművek értékesítésére kell vonatkozniuk, amelyek esetében egy biztosítótársaság gazdasági totálkárt állapított meg, vagy amelyek esetében az értékesítés teljes egészében online platformon keresztül történik, anélkül, hogy az eladó és a vevő vagy a nevükben eljáró bármely személy között sor kerülne a jármű fizikai átadására.

- (88) Biztosítani kell, hogy amennyiben egy biztosítótársaság vagy a nevében eljáró gépjárműipari szakértő értékeli a balesetben érintett járműben bekövetkezett kárt, az értékelés magában foglalja különösen annak ellenőrzését, hogy a jármű az e rendeletben meghatározott kritériumokkal összhangban hulladékká vált járműnek minősül-e. A hulladékká vált járművek illegális kezelésével szembeni fellépés és a hulladékká vált járművek megfelelő azonosításának biztosítása érdekében a tagállamok illetékes hatóságait fel kell hatalmazni arra, hogy amennyiben kétség merül fel azzal kapcsolatban, hogy a használt jármű nem hulladékká vált jármű-e, dokumentációt kérjenek a járműtulajdonostól annak megerősítésére, hogy az érintett jármű nem hulladékká vált jármű. Ennek a dokumentációnak vagy az e rendelet szerint elvégzett, életciklus végi értékelésnek, vagy egy érvényes műszaki vizsgálati bizonyítványnak kell lennie. Az illetékes hatóságok élhetnek ezzel az előjoggal, függetlenül attól, hogy a jármű balesetet szenvedett-e vagy sem. Ez a felhatalmazás a különleges rendeltetésű járművekre is alkalmazandó, amelyekre egyébként nem vonatkozhatnak a járművek státuszára vonatkozó szabályok. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy nemzeti jogszabályaikban mentesítsék az L1e, L2e és L6e kategóriájú járműveket a jármű státuszára vonatkozó szabályok alól. A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa az e rendeletben foglalt, annak megállapítására szolgáló kritériumokat, hogy egy jármű hulladékká vált járműnek minősül-e, azon kritériumok törlésével, amelyek alapján egy jármű hulladékká vált járműnek minősül, amennyiben a nyomkövethetőség, a javíthatóság és a biztonság területén elért technológiai fejlődés kellően indokolja a törlést.
- (89) Annak biztosítása érdekében, hogy a belső piac ne kerüljön veszélybe, és tekintettel arra, hogy a használt járművek kivetele jelentős környezeti és népegészségügyi kihívásokat támaszt, amint azt az ENSZ Környezetvédelmi Programja is dokumentálta, helyénvaló különös követelményeket megállapítani a használt járművek kivételére vonatkozóan. Az ilyen 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 irányelv⁽²¹⁾ értelmében. Így biztosítani lehet, hogy csak az uniós utakon való közlekedésre alkalmas használt járműveket lehessen kivinni harmadik országba. Annak érdekében, hogy a vámhatóságok a kivétel során ellenőrizhessék e követelmények teljesülését, minden személy számára, aki használt járművet visz ki, elő kell írni, hogy a vámhatóságoknak megadja a jármű-azonosító számot és benyújtson egy nyilatkozatot, amelyben megerősíti, hogy a használt jármű nem hulladékká vált jármű, és közlekedésre alkalmas műszaki állapotban van.
- (90) Fontos egy olyan mechanizmus létrehozása, amellyel hatékonyan ellenőrizhető, hogy a használt járművek megfelelnek-e a kivételre 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 információkat cseréljenek és ellenőrizzenek a kivételre szánt használt járművek jármű-azonosító 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 tagállamoknak a MOVE-HUB elektronikus rendszerhez való csatlakozáshoz az Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszert (EUCARIS) kell használniuk. A platform elősegíti a következők összekapcsolását: a közúti fuvarozási vállalkozások nyilvántartásai (ERRU), a vezetői engedélyek nyilvántartásai (RESPER), a hivatásos gépjárművezető-képzési nyilvántartások (ProDriveNet), a közúti járműellenőrzés hibáinak bejelentése (RSI), valamint a tachográfkártyákról vezetett nyilvántartások (TACHONET). Ezért a MOVE-HUB funkcióit tovább kell bővíteni annak érdekében, hogy lehetővé váljon a kivételre szánt használt járművek jármű-azonosító számával és műszaki állapotával kapcsolatos információk cseréje és ellenőrzése. Annak érdekében, hogy a vámhatóságok elektronikus úton és automatikusan ellenőrizhessék, hogy a kivételre szánt használt jármű megfelel-e a kivételi követelményeknek, a MOVE-HUB által működtetett elektronikus rendszert össze kell kapcsolni az uniós egyablakos vámügyintézési környezettel az (EU) 2022/2399 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽²²⁾ összhangban. Az említett rendelet rendelkezik az adott vámalakíságoztól eltérő uniós alakíságra alkalmazandó automatizált ellenőrzések átfogó keretéről. Ezért e rendeletnek meg kell határoznia az ellenőrizendő fő elemeket, míg az ellenőrzés végrehajtásának technikai intézkedéseit az (EU) 2022/2399 rendelet határozná meg.

⁽²¹⁾ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽²²⁾ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj>).

- (91) A kiviteli követelmények végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a szükséges elektronikus rendszerek kifejlesztése és nemzeti rendszerekkel való működőképessé tétele céljából.
- (92) A tagállamok illetékes hatóságainak 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, amelyben 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 jog betartása mellett. Ezen túlmenően az átfogó együttműködés érdekében a tagállamok illetékes hatóságainak együtt kell működniük harmadik országok hatóságaival is.
- (93) Fontos, hogy a vámhatóságok ellenőrizhessék a kivitelre szánt használt járműveket a 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽²³⁾ 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 az említett követelményeknek, amennyiben az érintett harmadik országok hivatalosan értesítik a Bizottságot ezekről a követelményekről. A megfelelés megkönnyítése érdekében a Bizottságnak egy erre a célra létrehozott online portálon közzé kell tennie és frissítenie kell a harmadik országok által előírt, környezetvédelemmel vagy közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos bejelentett különös feltételeket. A környezet és a közúti közlekedésbiztonság harmadik országokban való védelme érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az említett követelmények megállapítása céljából.
- (94) 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 eljárásainak alkalmazása. Ezek az eljárások megakadályoznák a vámhatóságokat abban, hogy valós idejű ellenőrzéseket végezzenek az uniós egyablakos vámügyintézési környezeten keresztül, ez pedig növelné a használt járművek kivitelére vonatkozó uniós szabályok megsértésének kockázatát.
- (95) A 2000/53/EK irányelv értékelése során a Bizottság az említett 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, valamint azok alkatrészei és alkotóelemei gyűjtéséhez, kezeléséhez és kiviteléhez kapcsolódó jogellenes tevékenységek felderítésével kapcsolatban, továbbá minimumkövetelményeket kell meghatározni az ellenőrzések 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.

⁽²³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 952/2013/EU rendelete (2013. október 9.) az Unió Vámkódex létrehozásáról (HL L 269., 2013.10.10., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj>).

- (96) E rendelet hatékony végrehajtásának biztosítása érdekében a tagállamoknak olyan ellenőrzési stratégiákat kell kidolgozniuk, amelyek célja a hulladékká vált járművek, valamint alkatrészeik és alkotóelemeik gyűjtése, kezelése és kivitele terén folytatott jogellenes tevékenységek felderítése. Az ilyen stratégiáknak rendelkezniük kell az e rendeletben meghatározott intézkedésekről a megfelelés biztosítása és az ágazatban folytatott jogellenes gyakorlatok megelőzéséhez való hozzájárulás érdekében. A tagállamoknak minden naptári évben ellenőrzéseket kell végezniük. Az ilyen ellenőrzéseknek ki kell terjedniük mind a jogszerűen működő szervezetekre, mind a feltételezett jogellenes tevékenységekre. Az egyes tagállamokban évente elvégzendő ellenőrzések minimális számának meg kell felelnie az adott tagállamban működő, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények és gyűjtőhelyek legalább 10 %-ának. 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.
- (97) A tagállamoknak nemzeti és nemzetközi szintű együttműködési mechanizmusokat kell létrehozniuk az ellenőrzések hatékony elvégzése érdekében, azzal a céllal, hogy megkönnyítsék a hulladékká vált járművek illegális kezelésének és kivételének megelőzését és felderítését, és kezeljék a hiányzó járművek problémáját. 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. Az említett témákkal kapcsolatos uniós szintű együttműködés előmozdítása érdekében a Bizottságnak és a tagállamoknak aktívan igénybe kell venniük az érintett meglévő ügynökségeket, például az (EU) 2016/794 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽²⁴⁾ létrehozott Bűnüldözési Együttműködés Európai Unió Ügynökségét (Europol), valamint a környezeti bűnözés Unió-szerte történő kezelésével foglalkozó bűnüldözési hálózatokat.
- (98) 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.
- (99) 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 leadására, valamint a használt, újragyártott vagy felújított alkatrészek és alkotóelemek kereskedelmére vonatkozó rendelkezések megsértése tekintetében kell megállapítani. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.
- (100) 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 az e rendeletben előírt intézkedések megfelelően működnek-e, és szükség esetén további kiigazításokat javasoljon a hulladékká vált járművek környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelésének biztosítása, vagy e 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. A jelentéstételi követelmények végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. A 2005/293/EK bizottsági határozat⁽²⁵⁾ helyébe lépő végrehajtási jogi aktusokban továbbá módszertant kell meghatározni annak kiszámításához és ellenőrzéséhez, hogy teljesülnek-e az újrahazsnálási, újrafeldolgozási és hasznosítási célértékek.

⁽²⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/794 rendelete (2016. május 11.) a Bűnüldözési Együttműködés Európai Unió Ügynökségéről (Europol), valamint a 2009/371/IB, a 2009/934/IB, a 2009/935/IB, a 2009/936/IB és a 2009/968/IB tanácsi határozat felváltásáról és hatályon kívül helyezéséről (HL L 135., 2016. 5. 24., 53. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj>).

⁽²⁵⁾ A Bizottság 2005/293/EK határozata (2005. április 1.) az elhasznált járművekről szóló 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben meghatározott, az újrahazsnálat/hasznosítás és újrahazsnálat/visszanyerés céljainak ellenőrzését szolgáló részletes szabályok megállapításáról (HL L 94., 2005. 4. 13., 30. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj>).

- (101) 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 járművek illegális kezelése elleni küzdelmet. A tagállamoknak ezért elő kell írniuk, hogy a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők 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.
- (102) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽²⁶⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (103) 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 megállapodásnak⁽²⁷⁾ megfelelően kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (104) Az (EU) 2019/1020 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²⁸⁾ II. mellékletét, amely szankciókra vonatkozó rendelkezések nélkül sorolja fel az uniós harmonizációs jogszabályokat, módosítani kell a 2000/53/EK és a 2005/64/EK irányelv említett listáról való törlése érdekében, mivel a jelenlegi rendeletnek szankciókra vonatkozó rendelkezéseket kell tartalmaznia.
- (105) Biztosítani kell, hogy sor kerüljön e rendelet típusjövahagyással kapcsolatos rendelkezéseinek és követelményeinek az ellenőrzésére az EU-típusjövahagyási eljárás során. Az (EU) 2018/858 rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (106) 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 nyomkövethetőséget, 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 irányelv⁽²⁹⁾ felülvizsgálatára. E felülvizsgálat nyomán várhatóan elő kell írni a tagállamok számára, hogy a területükön nyilvántartásba vett járművek esetében elektronikus 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.

⁽²⁶⁾ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁽²⁷⁾ HL L 123., 2016.5.12., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

⁽²⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1020 rendelete (2019. június 20.) a piacfelügyeletről és a termékek megfelelőségéről, valamint a 2004/42/EK irányelv, továbbá a 765/2008/EK és a 305/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 169., 2019.6.25., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj>).

⁽²⁹⁾ A Tanács 1999/37/EK irányelve (1999. április 29.) a járművek nyilvántartásba vételéhez kapcsolódó okmányokról (HL L 138., 1999.6.1., 57. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).

- (107) Tekintettel a magas szintű környezetvédelem biztosításának és a tudományos fejlődés figyelembevételének szükségességére, a Bizottságnak jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról, valamint az egységes piac működésére és a környezetre gyakorolt hatásáról. A Bizottságnak a jelentésében értékelnie kell többek között az új járművek tervezésére – többek között az újrahaználhatósági, újrafeldolgozhatósági és a hasznosíthatósági célkitűzésekre –, az újrafeldolgozási célértékekre is kiterjedően a hulladékká vált járművek kezelésére, valamint a szankciókra vonatkozó rendelkezéseket, továbbá értékelnie kell, hogy szükséges-e és megvalósítható-e az L kategóriájú járművekre, nehézgépjárművekre, a többlépcsős típusjövőhagyás keretében típusjövőhagyással rendelkező járművekre és a lakóautókra vonatkozó rendelkezések hatályának kiterjesztése, valamint e rendelet hatályának kiterjesztése a lakókocsokra. Ennek az értékelésnek a hulladékká vált járművek kezelésének szempontjai mellett a tervezési követelmények meghatározásának relevanciájával és hozzáadott értékével is foglalkoznia kell, és értékelnie kell a hiányzó járművek által jelentett probléma megoldásának mértékét, ideértve a hiányzó járművek számára és a használt járművek kivételére vonatkozó intézkedések hatására vonatkozó becsléseket, valamint a járművek nyomomonkövethetőségének kérdésével foglalkozó további intézkedések bevezetésének szükségességét. E tekintetben az említett értékelésnek felül kell vizsgálnia a nemzeti gépjármű-nyilvántartási rendszerek és a határokon átnyúló információcsere hatékonyságát, interoperabilitását és megbízhatóságát a járművek teljes életciklusuk alatti pontos azonosításának, állapotának és nyomomonkövethetőségének biztosítása terén. A Bizottságnak felül kell vizsgálnia továbbá a járművek bioalapú műanyag-tartalmának és az új járművekben a gumiabroncsok újrafeldolgozásából származó elasztomereknek a technológiai fejlettségi szintjét és környezeti teljesítményét, és adott esetben jogalkotási javaslatot nyújthat be a releváns célértékek meghatározására. A gumiabroncsok újrafeldolgozásából származó elasztomerek esetében elsőbbséget kell biztosítani az arra vonatkozó értékelésnek, hogy milyen mértékben építhetők be az újrafeldolgozott műanyag-tartalomra vonatkozó meglévő célértékekbe.
- (108) 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 nyomomonkövethetőségét. 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.
- (109) A Bizottságnak a gyártók nyilatkozatai alapján azt is értékelnie kell, hogy a gyártók jó úton haladnak-e az újrafeldolgozott műanyagra vonatkozó célértékek teljesítése felé. Az értékelésnek különösen a megfelelő műanyag-újrafeldolgozási technológiák és az újrafeldolgozott műanyag megfelelő rendelkezésre állását, az újrafeldolgozott műanyagnak az előírt biztonsági szinthez viszonyított minőségi szintjét, valamint a célérték elérésével kapcsolatos műszaki és gazdasági nehézségeket kell értékelnie. Adott esetben az értékelést az e rendelet releváns rendelkezéseinek módosítására irányuló bizottsági jogalkotási javaslatnak kell kísérnie.
- (110) Elegendő időt kell biztosítani a gazdasági szereplők számára ahhoz, hogy megfeleljenek az e rendeletről fakadó kötelezettségeiknek, valamint a tagállamok számára ahhoz, hogy létrehozzák az e rendelet alkalmazásához szükséges közigazgatási infrastruktúrát. E rendelet alkalmazását ennél fogva el kell halasztani.
- (111) 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 hulladékgyűjtéssel foglalkozó szereplők számára.
- (112) 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 típusjövőhagyási eljárás során hogyan kell ellenőrizni az e korlátozásoknak, valamint az egyéb körforgásossági követelményeknek való megfelelést. Annak érdekében, hogy a gyártóknak elegendő idejük legyen az említett szabályoknak való megfelelésre, 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 e rendeletben 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.

- (113) Ez a rendelet a 2000/53/EK irányelvben foglaltaknál egyértelműbb rendelkezéseket tartalmaz a kiterjesztett gyártói felelősségre vonatkozóan is. 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 az e rendeletben szereplő rendelkezések alkalmazhatóvá nem válnak, annak érdekében, hogy biztosítva legyen a folytonosság a hulladékká vált járművek gyűjtési költségeinek a gyártók általi finanszírozása tekintetében.
- (114) 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 minőségének javítása céljából. A hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőknek 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 az e rendeletben szereplő követelmények alkalmazhatóvá nem válnak, annak érdekében, hogy biztosítva legyen a hulladékká vált járművek kezelésének folytonossága.
- (115) A folytonosság biztosítása érdekében a 2000/53/EK irányelv szerinti jelentéstételi kötelezettségeknek és a kapcsolódó, a Bizottság részére történő adattovábbításra vonatkozó kötelezettségeknek hatályban kell maradniuk, amíg a Bizottság e rendelet alapján el nem fogadja az új számítási szabályokat és jelentéstételi formátumokat.
- (116) Az L kategóriájú járművekre és az 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 követelményeknek való megfelelésre. Ez különösen fontos az ilyen járművek szárazra fektetésére és további kezelésére alkalmas, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekre vonatkozó engedélyek tekintetében.
- (117) Az egyértelműség, az észszerűség és az egyszerűsítés érdekében, mivel a gépjárművek újrahasználhatóság, 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 típusjóváhagyó hatóságok számára az új szabályok végrehajtásához.
- (118) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen az egységes piac működéséhez való hozzájárulást, a hulladékká vált járművek kezeléséből eredő káros hatások megelőzését és csökkentését, valamint a környezet és az emberi egészség 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.

- (119) 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 megállapodást⁽³⁰⁾. Ezt az (EU) 2020/135 tanácsi határozattal⁽³¹⁾ jóváhagyták, 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 (a továbbiakban: a Windsori Keretmegállapodás)⁽³²⁾, 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 említett irányelvet végrehajtó, módosító vagy felváltó uniós jogi aktusok Észak-Írország tekintetében alkalmazandók az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban. Ez a rendelet a 2005/64/EK irányelv helyébe lép, ennélfogva alkalmazandó lenne 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:

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 típusjóváhagyása során ellenőrizni kell, továbbá a járművekben lévő alkatrészekkel, alkotóelemekkel és anyagokkal kapcsolatos tájékoztatási és címkézési követelményeket állapít 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 említett M_1 és N_1 kategóriájú járművek és hulladékká vált különleges rendeltetésű járművek;
- b) 2029. szeptember 1-től az M_1 és N_1 kategóriájú, az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikke 31. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű járművek és hulladékká vált különleges rendeltetésű járművek;
- c) 2031. szeptember 1-től az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke 1. pontjában említett M_2 , M_3 , N_2 , N_3 és O kategóriájú járművek és hulladékká vált különleges rendeltetésű járművek;
- d) 2031. szeptember 1-től az M_2 , M_3 , N_2 , N_3 és O kategóriájú, az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikke 31. pontjában meghatározott különleges rendeltetésű járművek és hulladékká vált különleges rendeltetésű járművek;
- e) 2031. szeptember 1-től a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽³³⁾ 4. cikke (2) bekezdésében említett L kategóriájú járművek és hulladékká vált járművek.

⁽³⁰⁾ Megállapodás a 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

⁽³¹⁾ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj>).

⁽³²⁾ 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.)

⁽³³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve, ez a rendelet nem alkalmazandó a következőkre:

- a) az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 30. pontjában meghatározottak szerinti, kis sorozatban gyártott járművek.
- b) L kategóriájú, a 168/2013/EU rendelet 42. cikkében említett, kis sorozatban gyártott járművek;
- c) az (EU) 2018/858 rendelet 2. cikke (2) bekezdésének d) pontjában említett, kizárólag a fegyveres erők általi használatra tervezett, gyártott vagy ahhoz igazított járművek;
- d) a 168/2013/EU rendelet 2. cikke (2) bekezdésének e) pontjában említett, a hadsereg, a polgári védelem, a tűzoltóság, a közrend fenntartásáért felelős erők és a sürgősségi egészségügyi szolgálatok általi használatra tervezett és épített járművek;
- e) a 2014/45/EU irányelv 3. cikkének 7. pontjában meghatározott muzeális jellegű járművek, beleértve azonosítható alkatrészeit és a karbantartási tevékenységeikhez szükséges alkotóelemeket és a muzeális státuszuk megőrzéséhez arra az időszakra szükséges alkotóelemeket, amelynek során ezek a járművek muzeális jellegű járműveknek minősülnek;
- f) különleges kulturális jelentőséggel bíró járművek arra az időszakra, amíg ezeket a járműveket az illetékes hatóságok hivatalosan ilyenként ismerik el, az e rendelet X. mellékletében meghatározott eljárásnak megfelelően;
- g) az (EU) 2018/858 rendelet I. mellékletének 5.6. pontjában meghatározott lakókocsik;
- h) az M_2 , M_3 , N_2 , N_3 vagy O kategóriájú, kis sorozatú gyártó által gyártott, az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 31. pontjában különleges rendeltetésű járművek;
- i) a 168/2013/EU I. mellékletének 9. kritériumában említett, $L1_c$ -A kategóriájú vagy a 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet⁽³⁴⁾ XIX. mellékletének 1.1.2. pontjában említett, $L1_c$ -B kategóriájú, pedálhajtásúnak tervezett kerékpárok, illetve járművek;

(3) Az (1) bekezdés c) pontjától eltérve, a következő rendelkezések nem alkalmazandók az M_2 , M_3 , N_2 , N_3 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;
- d) 8. cikk az általános kötelezettségekről;
- e) 9. cikk a körforgásossági stratégiáról;

⁽³⁴⁾ A Bizottság 3/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2013. október 24.) a két- vagy háromkerékű járművek, valamint a négykerékű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a funkcionális járműbiztonsági követelményekre való tekintettel történő kiegészítéséről (HL L 7., 2014.1.10., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

- f) 10. cikk a járművekben lévő újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó nyilatkozatról;
- g) 12. cikk a járművekben lévő alkatrészek, alkotóelemek és anyagok címkézéséről;
- h) 13. cikk a digitális körforgásossági járműútlevélről;
- i) 21. cikk a díjak modulációjáról;
- j) 22. cikk a más tagállamban hulladékká váló járművek tekintetében létrehozott költségmegosztási mechanizmusról;
- k) 33. cikk az újrahasználati, újrafeldolgozási és hasznosítási célértékekről;
- l) 35. cikk (2) bekezdése a hulladékká vált járművek szállításáról.

(4) Az (1) bekezdés e) pontjától eltérve, a következő rendelkezések nem alkalmazandók az L kategóriájú járművekre vagy 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;
- d) 9. cikk a körforgásossági stratégiáról;
- e) 10. cikk a járművekben lévő újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó nyilatkozatról;
- f) 13. cikk a digitális körforgásossági járműútlevélről;
- g) 21. cikk a díjak modulációjáról;
- h) 22. cikk a más tagállamban hulladékká váló járművek tekintetében létrehozott költségmegosztási mechanizmusról;
- i) 33. cikk az újrahasználati, újrafeldolgozási és hasznosítási célértékekről;
- j) 35. cikk (2) bekezdése a hulladékká vált járművek szállításáról;
- k) 38. cikk a használt járművek harmadik országokba történő kivitele tekintetében illetékes hatóságról;
- l) 39. cikk a használt járművek kivitelére vonatkozó ellenőrzésekről és követelményekről;
- m) 40. cikk a jármű státuszára vonatkozó információk automatizált ellenőrzéséről;
- n) 41. cikk a kockázatkezelésről és a vámellenőrzésről;
- o) 42. cikk a felfüggesztésről;

- p) 43. cikk a kivitelre bocsátásról;
- q) 44. cikk a kivitelre bocsátás megtagadásáról;
- r) 45. cikk a hatóságok közötti együttműködésről és információcseréről;
- s) 46. cikk az elektronikus rendszerekről.

(5) A (1) bekezdés b) és d) pontjától eltérve, a következő rendelkezések nem alkalmazandók a különleges rendeltetésű járművekre vagy a hulladékká vált különleges rendeltetésű járművekre:

- a) 4. cikk a járművek újrahasználatosságáról, újrafeldolgozhatóságáról és hasznosíthatóságáról;
- b) 6. cikk a járművekben lévő minimális újrafeldolgozott tartalomról;
- c) 7. cikk a járművek egyes alkatrészeinek és alkotóelemeinek eltávolítását és cseréjét lehetővé tévő kialakításról;
- d) 8. cikk az általános kötelezettségekről;
- e) 9. cikk a körforgásossági stratégiáról;
- f) 10. cikk a járművekben lévő újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó nyilatkozatról;
- g) 11. cikk a járművekben lévő alkatrészek, alkotóelemek és anyagok eltávolítására és cseréjére vonatkozó információkról;
- h) 12. cikk a járművekben lévő alkatrészek, alkotóelemek és anyagok címkézéséről;
- i) 13. cikk a digitális körforgásossági járműútlevélről;
- j) 14. cikk a hulladékká vált járművek kezelése tekintetében illetékes hatóságról;
- k) 15. cikk az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekről;
- l) 17. cikk a gyártói felelősségi szervezetekről;
- m) 18. cikk a kiterjesztett gyártói felelősség teljesítésének engedélyezéséről;
- n) 19. cikk a nyilvántartásba vételről;
- o) 21. cikk a díjak modulációjáról;
- p) 22. cikk a más tagállamban hulladékká váló járművek tekintetében létrehozott költségmegosztási mechanizmusról;
- q) 33. cikk az újrahasználati, újrafeldolgozási és hasznosítási céltételekről;
- r) 35. cikk (2) bekezdése a hulladékká vált járművek szállításáról;
- s) 36. cikk a használt járművek Unión belüli tulajdonjogának átruházásáról;
- t) 37. cikk (1) bekezdése a jármű státuszáról;

- u) 38. cikk a használt járművek harmadik országokba történő kivitele tekintetében illetékes hatóságról;
 - v) 39. cikk a használt járművek kivitelére vonatkozó ellenőrzésekről és követelményekről;
 - w) 40. cikk a jármű státuszára vonatkozó információk automatizált ellenőrzéséről;
 - x) 41. cikk a kockázatkezelésről és a vámellenőrzésről;
 - y) 42. cikk a felfüggesztésről;
 - z) 43. cikk a kivitelre bocsátásról;
 - aa) 44. cikk a kivitelre bocsátás megtagadásáról;
 - ab) 45. cikk a hatóságok közötti együttműködésről és információcseréről;
 - ac) 46. cikk az elektronikus rendszerekről.
- (6) Az (1) bekezdéstől eltérve a következők alkalmazandók:
- a) a 4–13. cikk nem alkalmazandó a jármű alapjárműtől eltérő olyan alkatrészeire, amelyeket az M₂, M₃, N₂, N₃ vagy O kategóriájú járművek többlépcsős típusjónvághagyása keretében hagytak jóvá; e rendelet egyéb rendelkezéseit annyiban kell alkalmazni, amennyiben azok az érintett jármű-kategóriára alkalmazandók;
 - b) az 5. cikk nem alkalmazandó az M₂, M₃, N₂, N₃ vagy O kategóriájú különleges rendeltetésű járművekre;
 - c) a 7. és 11. cikk az L kategóriájú járművekre csak a VIII. melléklet C. részének 1., 2., 3., 4., 5., 7., 10. és 11. bejegyzése tekintetében alkalmazandó;
 - d) a 7. cikk az M₂, M₃, N₂, N₃ és O kategóriájú járművekre csak a VIII. melléklet C. részének 1., 3., 4. és 5. bejegyzése tekintetében alkalmazandó;
 - e) a 8. cikket az L kategóriájú járművekre csak az ilyen járművekre alkalmazandó kötelezettségek tekintetében kell alkalmazni;
 - f) a 16. cikk b) pontja nem alkalmazandó az L kategóriájú járművekre és az M₂, M₃, N₂, N₃ vagy O kategóriájú járművekre, valamint az M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃ vagy O kategóriájú különleges rendeltetésű járművekre;
 - g) a tagállamok mentesíthetik az L1e, L2e és L6e kategóriájú járműveket a 23. cikk (6) bekezdése, valamint a 25., a 36. és a 37. cikk szerinti kötelezettségek alól;
 - h) az L kategóriájú járművekre és az M₂, M₃, N₂, N₃ és O kategóriájú járművekre és az M₂, M₃, N₂, N₃ és O kategóriájú különleges rendeltetésű járművekre a 29. cikk csak a VIII. melléklet C. részének 1., 2., 3., 4., 5., 7., 10. és 11. bejegyzése tekintetében alkalmazandó;
 - i) az L kategóriájú járművekre és az M₂, M₃, N₂, N₃ és O kategóriájú járművekre a 47–50. cikk csak az ilyen jármű-kategóriákra vonatkozó kötelezettségekre vonatkozó jelentéstétel és azok érvényesítése tekintetében alkalmazandó.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „jármű”: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 15. pontjában meghatározott vagy a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésében felsorolt bármely jármű;
2. „hulladékká vált jármű”: olyan jármű, amely a 2008/98/EK irányelv 3. cikkének 1. pontjában meghatározottak szerint hulladéknak minősül, vagy amely e rendelet I. melléklete 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 bármely járműtípus;
4. „újrahasználat”: bármely olyan művelet, amelynek révén a hulladékká vált járművek alkatrészeit vagy alkotóelemeit újból ugyanarra a célra használják, amelyre eredetileg szolgáltak;
5. „újrahasználhatóság”: hulladékká vált járműből kinyert alkatrészek vagy alkotóelemek újrahasználatának lehetősége;
6. „újrafeldolgozhatóság”: hulladékká vált járműből kinyert alkatrészek, alkotóelemek vagy anyagok újrafeldolgozásának lehetősége;
7. „hasznosíthatóság”: hulladékká vált járműből kinyert alkatrészek, alkotóelemek vagy anyagok hasznosításának lehetősége;
8. „beszállító”: bármely olyan 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 alkotóelemeként 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 felhasználás előtti hulladék”: a gyártási folyamat során a hulladékáramból kinyert anyag, kizárva az olyan anyagok, mint például az újra megmunkált és újraőrölt anyagok és a folyamat során keletkező hulladék újrafelhasználását, amelyek alkalmasak arra, hogy ugyanabban a folyamatban, amelyben keletkeztek, visszanyerjék őket;
12. „fogyasztói felhasználás utáni 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;
13. „eltávolítás”: kézzel, 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;

14. „elektromos meghajtású motor”: olyan villanymotor, amely a bemeneti elektromos teljesítményt kimenő mechanikai teljesítménnyé alakítja át a jármű meghajtása érdekében;
15. „elektromosjármű-elem, illetve -akkumulátor”: az (EU) 2023/1542 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének 14. pontjában meghatározott elektromosjármű-elem, illetve akkumulátor;
16. „engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény”: bármely olyan létesítmény vagy vállalkozás, amely a 2008/98/EK irányelvvel és e rendelettel összhangban engedéllyel rendelkezik hulladékká vált járművek, valamint azok alkatrészei és alkotóelemei gyűjtési, tárolási és kezelési műveleteinek elvégzésére;
17. „aprítás”: hulladékká vált járművek zúzására vagy kis darabokra való törésére szolgáló művelet;
18. „kezelés”: bármely olyan tevékenység, amely az után következik, miután a hulladékká vált járművet átadták valamely hulladékkezelő létesítmény számára szárazra fektetés, bontás, tömörítés, darabolás, aprítás, hasznosítás vagy az aprításból származó hulladék ártalmatlanítása előtti előkészítése céljából, valamint olyan egyéb művelet, amelyet a hulladékká vált jármű, valamint alkatrészei, alkotóelemei és anyagai hasznosítása vagy ártalmatlanítása céljából végeznek;
19. „javítási és karbantartási szolgáltató”: olyan természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a járművek javítását és karbantartását közvetlenül vagy közvetve magában foglaló szakmai tevékenységet folytat, ideértve a javítóműhelyeket, a javításához szükséges szerszámok és pótalkatrészek javítóit, gyártóit és forgalmazóit, a műszaki tájékoztatók kiadóit, az autókлубokat, a közúti segélyszolgálatokat, az ellenőrzési és vizsgálati szolgáltatásokat nyújtó gazdasági szereplőket, a beépítők számára képzést nyújtó gazdasági szereplőket, valamint az alternatív üzemanyaggal működő járművek tartozékainak, gyártóit és javítóit;
20. „forgalmazás”: a jármű gazdasági tevékenység keretében történő rendelkezésre bocsátása a piacon értékesítés vagy felhasználás céljából, akár ellenérték fejében, akár ingyenesen;
21. „forgalomba hozatal”: a jármű első alkalommal történő forgalmazása az uniós piacon;
22. „hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplő”: bármely olyan természetes vagy jogi személy, aki vagy amely gazdasági tevékenysége keretében foglalkozik hulladékká vált járművek, valamint alkatrészeik és alkotóelemeik gyűjtésével vagy kezelésével;
23. „gyártó”: bármely olyan gyártó, importőr vagy forgalmazó, amely az alkalmazott értékesítési módszertől függetlenül – ideértve a 2011/83/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁵⁾ 2. cikkének 7. pontjában meghatározott, távollevők között kötött szerződéseket is – gazdasági tevékenysége keretében, első alkalommal bocsát rendelkezésre egy járművet valamely tagállam területén szakmai alapon forgalmazás vagy használat céljából;
24. „gyártói felelősségi szervezet”: olyan jogi személy, amely pénzügyi vagy pénzügyi és működési szempontból több gyártó nevében megszervezi a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek teljesítését;
25. „a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében meghatalmazott képviselő”: olyan természetes vagy jogi személy, aki vagy amely olyan tagállamban telepedett le, amelyben a gyártó első alkalommal forgalmaz járműveket, de amely a gyártó letelepedési helye szerinti tagállamtól vagy harmadik országtól eltérő 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;

⁽³⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2011/83/EU irányelve (2011. október 25.) a fogyasztók jogairól, a 93/13/EGK tanácsi irányelv és az 1999/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 85/577/EGK tanácsi irányelv és a 97/7/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 304., 2011.11.22., 64. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

26. „a határokon átnyúló mechanizmus tekintetében meghatalmazott képviselő”: valamely tagállamban letelepedett és a gyártó által a 22. cikkel összhangban kijelölt természetes vagy jogi személy;
27. „másodlagos nyersanyagok”: olyan anyagok, amelyek helyettesíthetik az elsődleges nyersanyagokat, és amelyeket újrafeldolgozási eljárások során nyertek;
28. „járműtulajdonos”: bármely olyan a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a jármű tulajdonjogával rendelkezik vagy a jármű forgalmi engedélyének jogosultja, vagy – ha sem a jármű tulajdonjogának, sem a jármű forgalmi engedélyének jogosultja nem azonosítható – a jármű üzemben tartója;
29. „aprítás utáni technológia”: a hulladékká vált járművekből származó anyagok további, a VII. melléklet G. része 2. pontjának megfelelően hasznosítás céljából történő, a járművek aprítás utáni feldolgozására szolgáló módszerek és technológiák;
30. „újragyártás”: olyan szakmai tevékenység, amelynek során az újszerű állapotba hozás érdekében egy új alkatrészt vagy alkotóelemet gyártanak olyan alkatrészekből vagy alkotóelemekből, amelyeket járművekből vagy hulladékká vált járművekből távolítottak el, és amelynek során legalább egy olyan változtatást végrehajtanak, amely befolyásolja az alkatrész vagy alkotóelem biztonságát, élettartamát, teljesítményét, rendeltetését vagy típusát egy olyan folyamat során, amely megfelel meghatározott műszaki előírásoknak, többek között műszaki, minőségi és vizsgálati szabványoknak;
31. „felújítás”: a járművekből vagy hulladékká vált 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 rendeltetésszerű felhasználás körén és teljesítménytartományon belül;
32. „nem inert hulladék”: olyan hulladék, amely nem felel meg az 1999/31/EK tanácsi irányelv ⁽³⁶⁾ 2. cikkének e) pontjában az „inert hulladék” fogalom meghatározásában foglalt feltételeknek;
33. „használt jármű”: olyan jármű, amelyet valamely tagállamban vagy valamely harmadik országban nyilvántartásba vettek, és amely nem hulladékká vált jármű;
34. „kivitelre szánt használt jármű”: a 952/2013/EU rendelet 269. cikkében meghatározott vámeljárás alá vonandó használt jármű;
35. „gazdasági szereplő”: gyártó, gyűjtő, járműbiztosító-társaság, beszállító, javítási és karbantartási szolgáltató, hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplő, többek között bontó vagy újrafeldolgozó, valamint bármely egyéb, járművek tervezésében, használt járművek kereskedelmében vagy hulladékká vált járművek bontásában, újrahasználatában vagy kezelésében, a járművekből származó alkatrészek, alkotóelemek és anyagok újragyártásában és felújításában részt vevő szereplő.
36. „közúti közlekedésre alkalmas műszaki állapotú jármű”: a 2014/45/EU irányelv szerint megfelelő műszaki állapotban lévő jármű;
37. „utólagos átalakítást végző szolgáltató”: bármely olyan jogi személy, amely elektromos átalakító készletet gyárt, vagy belső égésű motorral hajtott járműveket alakít át akkumulátoros elektromos vagy üzemanyagcellás járművekre;
38. „gyűjtőhely”: az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményektől eltérő gazdasági szereplő, amely hulladékká vált járműveket tárol ideiglenesen, és előkészíti a gyűjtött, hulladékká vált járműveket arra, hogy azokat kezelés céljából engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe szállítsák;

⁽³⁶⁾ A Tanács 1999/31/EK irányelve (1999. április 26.) a hulladéklakókról (HL L 182., 1999.7.16., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj>).

39. „hulladék”, „hulladékolajok”, „hulladékbirtokos”, „hulladékgazdálkodás”, „[be]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., illetve 21. pontjában meghatározott hulladék, hulladékolajok, hulladékbirtokos, hulladékgazdálkodás, gyűjtés, megelőzés, újrafeldolgozás, „hasznosítás”, feltöltés, ártalmatlanítás és kiterjesztett gyártói felelősségi rendszer;
40. az L kategóriájú járművek kivételével: „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., 30., 31., 35., 36., 40., 42., illetve 43. pontjában meghatározott típusjóváhagyás, töblépcsős típusjóváhagyás, alkotóelem, alkatrészek, pótalkatrészek, alapjármű, kis sorozatban gyártott jármű, különleges rendeltetésű jármű, piacfelügyeleti hatóság, jóváhagyó hatóság, gyártó, importőr és forgalmazó;
41. L kategóriájú járművek esetében: „típusjóváhagyás”, „alapjármű”, „alkotóelem”, „alkatrészek”, „pótalkatrészek”, „gyártó”, „importőr”, „forgalmazó”, „jóváhagyó hatóság” és „piacfelügyeleti hatóság”: a 168/2013/EU rendelet 3. cikkének 1., 11., 16., 18., 21., 47., 49., 50., 56., illetve 57. pontjában meghatározott típusjóváhagyás, alapjármű, alkotóelem, alkatrészek, pótalkatrészek, gyártó, importőr, forgalmazó, jóváhagyó hatóság és piacfelügyeleti hatóság, és a „kis sorozatban gyártott jármű” az említett rendelet 42. cikkében említett kis sorozatban gyártott jármű;
42. „nyilvántartásba vétel”, „forgalmi engedély”, „forgalmi engedély jogosultja”, „felfüggesztés” és „forgalomban való részvétel jogának törlése”: az 1999/37/EK irányelv 2. cikkének b), c), d), e), illetve f) pontjában meghatározott nyilvántartásba vétel, forgalmi engedély, forgalmi engedély jogosultja, felfüggesztés és forgalomban való részvétel jogának törlése;
43. „muzeális jellegű jármű”, „műszaki vizsgálat” és „műszaki vizsgálati bizonyítvány”: a 2014/45/EU irányelv 3. cikkének 7., 9., illetve 12. pontjában meghatározott muzeális jellegű jármű, műszaki vizsgálat és műszaki vizsgálati bizonyítvány;
44. „aggodalomra okot adó anyag” és „adathordozó”: az (EU) 2024/1781 rendelet 2. cikkének 27. és 29. pontjában meghatározott „aggodalomra okot adó anyag” és „adathordozó”;
45. „vámhatóságok”: a 952/2013/EU rendelet 5. cikkének 1. pontjában meghatározott vámhatóságok;
46. „online platform”: az (EU) 2022/2065 rendelet 3. cikkének i) pontjában meghatározott online platform;
47. „kis sorozatú gyártó”: az (EU) 2024/1257 rendelet 3. cikkének 48. pontjában meghatározott „kis sorozatú gyártó”;
48. „könnyűszállítóeszköz-elem, illetve -akkumulátor” vagy „LMT-elem, illetve -akkumulátor”: az (EU) 2023/1542 rendelet 3. cikkének 11. pontjában meghatározott „könnyűszállítóeszköz-elem, illetve -akkumulátor” vagy „LMT-elem, illetve -akkumulátor”;
49. „csomagolási hulladék”: az (EU) 2025/40 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽³⁷⁾ 3. cikke 25. pontjában meghatározott „csomagolási hulladék”;

⁽³⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2025/40 rendelete (2024. december 19.) a csomagolásról és a csomagolási hulladékról, az (EU) 2019/1020 rendelet és az (EU) 2019/904 irányelv módosításáról, valamint a 94/62/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2025/40, 2025.1.22., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj>).

50. „elektromos és elektronikus berendezések hulladéka”: elektromos és elektronikus berendezések hulladéka a 2012/19/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁸⁾ 3. cikke (1) bekezdésének e) pontjában foglalt meghatározás szerint;
51. „bioalapú műanyagok”: az (EU) 2025/40 rendelet 3. cikkének 53. pontjában meghatározott bioalapú műanyagok;
52. „regenerálás”: az (EU) 2024/573 rendelet 3. cikkének 13. pontjában meghatározott „regenerálás”.

II. FEJEZET

KÖRFORGÁSSÁGI KÖVETELMÉNYEK

4. cikk

A járművek újrahasználatossága, újrafeldolgozhatósága és hasznosíthatósága

(1) 2032. szeptember 1-től kezdődően az (EU) 2018/858 rendelet alapján típusjóváhagyásban részesített járműtípusba tartozó minden egyes járművet úgy kell gyártani, hogy az:

- a) tömege szerint legalább 85 %-ban újrahasználatos vagy újrafeldolgozható legyen;
- b) tömege szerint legalább 95 %-ban újrahasználatos vagy hasznosítható legyen.

(2) Az (1) bekezdésben említett minden egyes járműtípus tekintetében a gyártók megteszik 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 az e rendeletnek való folyamatos megfelelést;
- b) megőrzik minden egyéb megfelelő járműadatot, amire szükség van az e) pontban ismertetett számítási folyamathoz;
- c) eljárásokat hoznak létre a beszállítóktól kapott információk helyességének és teljességének ellenőrzésére;
- d) kezelik és dokumentálják az anyagok szerinti bontást;
- e) kiszámítják az újrahasználatossági, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányokat az e cikk (1) bekezdésében foglaltak céljából, a Bizottság által az e cikk (3) bekezdése alapján megállapított módszertannal összhangban, illetve ezen módszertan elfogadása és alkalmazásának megkezdése előtt az ISO 22628:2002 nemzetközi szabvánnyal összhangban, az e rendelet II. mellékletének 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 VIII. melléklet E. részében felsorolt alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatára új járművek gyártása során.

(3) A Bizottság 2029. február 28-ig végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben módszertant állapít meg a járművek újrahasználatossági, újrafeldolgozhatósági és hasznosíthatósági arányainak kiszámításához és ellenőrzéséhez, figyelembe véve az e rendelet III. mellékletében és az ISO 22628:2002 nemzetközi szabványban ismertetett elemeket. Ezt a végrehajtási jogi aktust az 52. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálobizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

⁽³⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2012/19/EU irányelve (2012. július 4.) az elektromos és elektronikus berendezések hulladékairól (HL L 197., 2012.7.24., 38. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj>).

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) 2028. február 14-ig a Bizottság jelentést készít az aggodalomra okot adó anyagok járművekben való jelenlétéről annak megállapítása céljából, hogy azok milyen mértékben befolyásolják kedvezőtlenül az anyagok újrahasználatát és újrafeldolgozását, vagy milyen mértékben gyakorolnak káros hatást a környezetre vagy az egészségre. A Bizottságot a kémiai biztonsággal kapcsolatos kérdésekben az Ügynökség segíti. A jelentésnek nem kell kiterjednie a járművek alkatrészeiben és alkotóelemeiben jelen lévő olyan, aggodalomra okot adó anyagokra, amelyek azonosítását vagy értékelését más uniós jogszabályok már előírják. A Bizottság a megállapításait ismertető jelentést benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, és mérlegeli a megfelelő utánkövetési intézkedéseket. 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 2029. február 14-ig továbbítja a Bizottságnak, valamint a kémiai biztonsággal kapcsolatos szempontokat illetően az Ügynökségnek is, és – amennyiben azok rendelkezésre állnak – hivatkozik a vonatkozó kockázatértékelésekre vagy más releváns adatokra.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet annak érdekében történő kiegészítése céljából, hogy tájékoztatási követelményeket és korlátozásokat állapítson meg az olyan, aggodalomra okot adó anyagok jelenlétére vonatkozóan, amelyek – nem elsődlegesen a kémiai biztonsággal kapcsolatos okokból – kedvezőtlenül befolyásolják az anyagok járművekben, azok alkatrészeiben és alkotóelemeiben való újrahasználatát és újrafeldolgozását.

(4) 2032. szeptember 1-től kezdődően az (EU) 2018/858 rendelet alapján típusjóváhagyásban részesített járműtípusok, vagy az azokhoz forgalomba hozott új alkatrészek vagy alkotóelemek nem tartalmazhatnak ólmot, higanyt, kadmiumot vagy hat vegyértékű krómot.

(5) Az e cikk (4) bekezdésétől eltérve, a járműtípusok vagy az ezekhez a járművekhez forgalomba hozott alkatrészek és alkotóelemek tartalmazhatnak ólmot, higanyt, kadmiumot vagy hat vegyértékű krómot az e rendelet IV. mellékletében meghatározott feltételek mellett és az ott meghatározott maximális koncentrációértékekig. Az e cikk (2), (3) és (4) bekezdése, valamint ez a bekezdés nem alkalmazandó az (EU) 2023/1542 rendelet hatálya alá tartozó, járművekbe beépített elemekre, illetve akkumulátorokra.

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a tudományos és műszaki fejlődés szerinti kiigazítás érdekében módosítsa a IV. 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 (4) 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 a környezetre vagy az emberi egészségre jelentett kockázat mértékét;

iii. nem állnak rendelkezésre megfelelő alternatív anyagok vagy technológiák;

- c) a járművek alkatrészeinek, alkotóelemeinek és homogén anyagainak törlése a IV. 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 címkézésének vagy más eszközökkel történő azonosíthatóságának előírása.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a IV. melléklet módosítása céljából, különösen a homogén anyagokra és az alkotóelemekre vonatkozó bizonyos mentességeknek a listáról való törlésére vonatkozóan, amennyiben az adott mentességet más uniós jogszabály szabályozza.

A Bizottság, amikor e bekezdés alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktust 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 a környezetre és az emberi egészségre gyakorolt hatásokat a járművek teljes életciklusa során.

(7) A Bizottság kérésére az Ügynökség 12 hónapon belül, többek között az érdekelt felekkel folytatott konzultációk alapján jelentést készít a IV. mellékletben felsorolt meglévő mentességek alternatíváinak műszaki és gazdasági megvalósíthatóságáról, és ezen értékelés alapján megfelelő indokolással ellátott javaslatot készít az ilyen mentesség konkrét módosítására vonatkozóan.

(8) Az Ügynökség, amint megkapja a Bizottság felkérését, hirdetményt tesz közzé a honlapján arról, hogy jelentés fog készülni a IV. mellékletben felsorolt mentesség esetleges módosításáról, és felkéri a tagállamokat és minden érdekelt felet, hogy a hirdetmény közzétételétől számított 12 héten belül nyújtsák be észrevételeiket. Az Ügynökség közzéteszi a honlapján a tagállamoktól és az érdekelt felektől beérkezett észrevételeket.

(9) Legkésőbb 12 hónappal a (7) bekezdésben említett jelentés Bizottsághoz történő benyújtása után az Ügynökség társadalmi-gazdasági elemzéssel foglalkozó bizottsága, amelyet az 1907/2006/EK rendelet 76. cikke (1) bekezdésének d) pontja alapján hoztak létre, véleményt fogad el a jelentésről és a javasolt konkrét módosításokról. Az Ügynökség ezt a véleményt haladéktalanul benyújtja a Bizottságnak.

6. cikk

A járművekben lévő minimális újrafeldolgozott tartalom

(1) 2032. szeptember 1-től kezdődően az (EU) 2018/858 rendelet alapján típusjóváhagyásban részesített valamennyi új járműtípusban lévő műanyag legalább 15 tömegszázaléknyi, fogyasztói felhasználás utáni műanyag hulladékból újrafeldolgozott műanyagot kell tartalmaznia.

2036. szeptember 1-től kezdődően az (EU) 2018/858 rendelet alapján típusjóváhagyásban részesített valamennyi új járműtípusban lévő műanyag legalább 25 tömegszázaléknyi fogyasztói felhasználás utáni műanyag hulladékból újrafeldolgozott műanyagot kell tartalmaznia.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott célérték legalább 20 %-át hulladékká vált járművekből vagy a használati szakaszban a járművekből eltávolított alkatrészekből és alkotóelemekből újrafeldolgozott műanyagoknak az érintett járműtípusba való beépítésével kell elérni.

(3) Az egyes érintett új járműtípusokban található műanyag tömege és az újrafeldolgozott műanyag (1) és (2) bekezdésben említett tömege nem foglalhatja magában a gumibroncsokból és a párnázásra használt poliuretán haboktól eltérő, hőre keményedő műanyagokból származó elasztomereket.

(4) Az (1), (2) és (3) bekezdésben megállapított kötelezettségek alkalmazásában az újrafeldolgozott tartalmat olyan fogyasztói felhasználás utáni hulladékból kell hasznosítani, amely újrafeldolgozására a következőkben került sor:

- a) az Unióban található létesítmény; vagy
- b) 2030. augusztus 14-től, harmadik országban található létesítmény, feltéve, hogy az ilyen létesítmény megfelel a XIII. melléklet követelményeinek.

A Bizottság 2028. szeptember 30-ig átfogóbban értékeli a globális kereskedelemre, valamint az uniós újrafeldolgozó és gépjárműiparra gyakorolt várható hatást, és értékeléséről jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(5) A Bizottság 2028. augusztus 31-ig az 52. cikk (2) bekezdésével összhangban végrehajtási jogi aktust fogad el annak érdekében, hogy e cikk (1)–(4) bekezdésében foglaltak céljából meghatározza a járműtípusban jelen lévő, illetve abba beépített, fogyasztói felhasználás utáni hulladékból és hulladékká vált járművekből újrafeldolgozott műanyagok részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertant.

A mechanikai újrafeldolgozástól eltérő újrafeldolgozási módszerekkel előállított újrafeldolgozott műanyagra anyagmérleg-számítási módszert kell alkalmazni, összhangban az újrafeldolgozás 2008/98/EK irányelvben szereplő fogalommeghatározása értelmében a műanyagok újrafeldolgozására alkalmazandó anyagmérleg-számítási módszerekkel.

Az ellenőrzési módszertannak köteleznie kell a gyártókat annak biztosítására, hogy az általuk használt újrafeldolgozott anyagot előállító, harmadik országban található valamennyi létesítmény megfeleljen a XIII. mellékletnek, és hogy minden ilyen, harmadik országban található létesítményt legalább öt évente ellenőrizzen egy, a XIV. melléklet szerinti független harmadik fél. Ezen ellenőrzések során ellenőrizni kell, hogy az e cikk (1)–(4) bekezdésében foglalt követelmények teljesülnek.

Az e bekezdés harmadik albekezdésében meghatározott ellenőrzési követelmények és a XIII. mellékletben meghatározott, harmadik országokban újrafeldolgozott anyagokra vonatkozó követelmények és kritériumok 2030. augusztus 14-től alkalmazandók.

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse e cikk (1) és (2) bekezdését azáltal, hogy ideiglenes eltéréseket állapít meg az újrafeldolgozottműanyag-tartalomra vonatkozó célértékektől vagy az ütemezéstől abban az esetben, ha bizonyos újrafeldolgozott műanyagok rendelkezésre állásának hiánya vagy azok túlzott ára rendkívül megnehezíti az újrafeldolgozott tartalom minimális százalékos arányának való megfelelést.

(7) A Bizottság 2027. szeptember 30-ig értékeli egy, az újrafeldolgozott acél minimális részarányára vonatkozó követelmény megállapításának megvalósíthatóságát, figyelembe véve különösen a következőket:

- a) a vas- és acélmaradék jelenlegi és várható rendelkezésre állása, figyelembe véve a hosszú és lapos karbonacéltermékek, valamint adott esetben a rozsdamentesacél-termékek csoportját;
- b) a vas- és acélmaradék jelenlegi részaránya a járművekben használt acélcsaládokhoz kapcsolódó különféle félkész és közbenső acéltermékekben, valamint a gépjárműipar átállásához kapcsolódó várható változások;
- c) a vas- és acélmaradék gyártók általi potenciális alkalmazása a jövőben típusjövahagyásra kerülő járművekben, és a magasabb hulladékhasznosítási szintekhez való potenciális hozzájárulás, figyelembe véve az egyes acéltermék-családokra alkalmazandó eltérő összetételi korlátokat;
- d) a gépjárműipar relatív igénye más ágazatok vas- és acélmaradék iránti igényéhez viszonyítva, figyelembe véve, hogy ez az ágazat kevésbé érzékeny a réztartalomra és más trampfémek nem szándékolt jelenlétére;

- e) gazdasági életképesség, műszaki és tudományos fejlődés, ideértve az újrafeldolgozási technológiák rendelkezésre állásában bekövetkező változásokat az acél újrafeldolgozási arányai tekintetében, valamint a fogyasztói felhasználás utáni és a fogyasztói felhasználás előtti acélhulladék felhasználását akadályozó piaci hiányosságok kezelésének szükségességét;
- f) a járművekben lévő, acélból származó újrafeldolgozott tartalom minimális részarányának hozzájárulása az Unió nyitott stratégiai autonómiájához, éghajlat-politikai, környezetvédelmi és ipari célkitűzéseihez, különös tekintettel a dekarbonizált acélgártás kiegészítő vezető piacainak létrehozására;
- g) a járművek megfizethetőségére gyakorolt aránytalanul hátrányos hatások megelőzésének szükségessége; valamint
- h) a gépjárműiparnak és a gépjárműiparban használt acél teljes értékláncának általános költségeire és versenyképességére gyakorolt hatás;

A Bizottság 2028. szeptember 30-ig az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el e rendelet olyan módon történő kiegészítése céljából, hogy meghatározza az e rendelettel és az (EU) 2018/858 rendelettel összhangban típusjövahagyásra kerülő járműtípusokban jelen lévő, illetve azokba beépített, fogyasztói felhasználás utáni acélhulladékból, és adott esetben vas- és acélmaradékból újrafeldolgozott acél minimális részarányát. Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusban meg kell határozni az újrafeldolgozott tartalom minimális részarányára vonatkozó kötelezettség alkalmazásának kezdőnapját is, amelynek legkésőbbi időpontja 2033. augusztus 14. A gumiabroncsokban erősítő anyagként használt acél nem tartozik e felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálya alá.

A Bizottság 2028. szeptember 30-ig az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el a járműtípusokban jelen lévő, illetve azokba beépített, fogyasztói felhasználás utáni acélhulladékból vagy adott esetben vas- és acélmaradékból újrafeldolgozott acél részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan meghatározására vonatkozóan.

(8) A Bizottság 2027. szeptember 30-ig értékeli a járműtípusokban jelen lévő, illetve azokba beépített, fogyasztói felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott alumínium és ötvözetek minimális részarányára vonatkozó követelmény megállapításának megvalósíthatóságát, figyelembe véve különösen a következőket:

- a) fogyasztói felhasználás előtti és fogyasztói felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott alumínium és ötvözetek jelenlegi és várható rendelkezésre állása;
- b) a fogyasztói felhasználás utáni hulladékból származó újrafeldolgozott alumínium- és alumíniumötvözet-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, alumíniumból származó újrafeldolgozott tartalom minimális részarányának hozzájárulása az Unió nyitott stratégiai autonómiájához, éghajlat-politikai, környezetvédelmi és ipari célkitűzéseihez, különös tekintettel a dekarbonizált alumínium és ötvözetek kiegészítő vezető piacainak létrehozására;
- e) az alumíniumot és ötvözeteket tartalmazó járművek megfizethetőségére gyakorolt aránytalanul hátrányos hatások megelőzésének szükségessége; valamint
- f) a gépjárműipar általános költségeire és versenyképességére gyakorolt hatás.

A Bizottság 2028. szeptember 30-ig az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el e rendelet olyan módon történő kiegészítése céljából, hogy meghatározza az e rendelettel és az (EU) 2018/858 rendelettel összhangban típusjövahagyásra kerülő járműtípusokban jelen lévő, illetve azokba beépített újrafeldolgozott alumíniumnak és ötvözeteknek minimális részarányát. Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusban meg kell határozni az újrafeldolgozott tartalom minimális részarányára vonatkozó kötelezettség alkalmazásának kezdőnapját is, amelynek legkésőbbi időpontja 2033. augusztus 14.

A Bizottság 2028. szeptember 30-ig az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el a járműtípusokban jelen lévő, illetve azokba beépített, fogyasztói felhasználás utáni hulladékból vagy adott esetben fogyasztói felhasználás előtti hulladékból újrafeldolgozott alumínium vagy ötvözetek részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan meghatározására vonatkozóan.

(9) A Bizottság 2029. augusztus 31-ig értékeli az alábbiak minimális részarányára vonatkozó követelmény megállapításának megvalósíthatóságát:

- a) fogyasztói felhasználás előtti és fogyasztói felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott és a járműtípusokban jelen lévő, illetve azokba beépített magnézium és ötvözetek; valamint
- b) fogyasztói felhasználás utáni és adott esetben fogyasztói felhasználás előtti hulladékból újrafeldolgozott és az állandó mágnesekben jelen lévő, illetve azokba beépített neodímium, diszprózium, prazeodímium, terbium, samárium, nikkel, kobalt vagy bór.

A megvalósíthatósági értékelésnek a következőket kell figyelembe vennie:

- a) az első albekezdés a) és b) pontjában említett, fogyasztói felhasználás előtti és fogyasztói felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott anyagok jelenlegi és várható rendelkezésre állása;
- b) a fogyasztói felhasználás utáni hulladékból származó, az első albekezdés a) és b) pontjában említett 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, az első albekezdés a) és b) pontjában említett anyagokból álló újrafeldolgozott tartalom minimális részarányának hozzájárulása az Unió stratégiai autonómiájához, éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzéseikhez;
- e) az első albekezdés a) és b) pontjában említett anyagokból álló újrafeldolgozott tartalomnak a járműalkatrészekbe és -alkotóelemekbe való beépítéséből eredően a járművek működésére gyakorolt lehetséges hatások;
- f) az első albekezdés a) és b) pontjában említett anyagokat tartalmazó járművek megfizethetőségére gyakorolt aránytalanul hátrányos hatások megelőzésének szükségessége;
- g) a gépjárműipar általános költségeire és versenyképességére gyakorolt hatás.

Az első albekezdésben említett értékelés lezárását követően a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el, hogy adott esetben a következők minimális részarányának meghatározásával kiegészítse ezt a rendeletet:

- a) fogyasztói felhasználás utáni és adott esetben fogyasztói felhasználás előtti hulladékból újrafeldolgozott és a járműtípusokban jelen lévő, illetve azokba beépített magnézium és ötvözetek; valamint
- b) fogyasztói felhasználás utáni és adott esetben fogyasztói felhasználás előtti hulladékból újrafeldolgozott és állandó mágnesekben jelen lévő, illetve azokba beépített neodímium, diszprózium, prazeodímium, terbium, samárium, nikkel, kobalt vagy bór.

A harmadik albekezdésben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusban meg kell határozni az újrafeldolgozott tartalom minimális részarányára vonatkozó kötelezettség alkalmazásának kezdőnapját is.

A Bizottság 2029. szeptember 30-ig az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el a harmadik albekezdésben említett, a járműtípusokban jelen lévő és azokba beépített újrafeldolgozott anyagok részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan meghatározására vonatkozóan.

7. cikk

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

(1) Minden, 2032. szeptember 1-től kezdődően az (EU) 2018/858 rendelet és a 168/2013/EU rendelet alapján típusjóváhagyásban részesített új járműtípushoz tartozó járművet úgy kell megtervezni, hogy az ne akadályozza az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények munkáját abban, hogy a VIII. melléklet C. részében felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket csere, újrahasználat, újrafeldolgozás, újragyártás vagy felújítás céljából eltávolítsák az adott járműből a jármű hulladékfázisában, amennyiben ez műszaki szempontból megvalósítható.

(2) Minden, 2032. szeptember 1-től kezdődően az (EU) 2018/858 rendelet alapján típusjóváhagyásban részesített új járműtípushoz tartozó járművet úgy kell megtervezni, hogy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények vagy a javítási és karbantartási szolgáltatók könnyen és roncsolásmentesen eltávolíthassák a járműből az elektromosjármű-elemeket, illetve -akkumulátorokat és elem-, illetve akkumulátorcsomagjaikat és elektromos meghajtású motorjaikat, illetve kicserélhessék azokat a jármű használati fázisa és hulladékfázisa során.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa a (2) bekezdést azáltal, hogy további, a VIII. melléklet C. részében felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket vesz 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 tervezés feltételeit, amennyiben erre szükség van az említett bekezdésben meghatározott kötelezettség összehangolt végrehajtásának biztosításához. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az 52. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(5) A gyártók szoftverfrissítések révén nem akadályozhatják a járművek alkatrészeinek és alkotóelemeinek eltávolítását és cseréjét, amennyiben az uniós jog másként nem rendelkezik.

III. FEJEZET

A GYÁRTÓK KÖTELEZETTSÉGEI

8. cikk

Általános kötelezettségek

(1) A gyártóknak bizonyítaniuk kell, hogy az általuk gyártott és forgalomba hozott új járműtípusok az (EU) 2018/858 rendelet, a 168/2013/EU rendelet és e rendelet követelményeivel összhangban típusjóváhagyásban részesültek.

(2) Azon járműtípusok típusjóváhagyása céljából, amelyekre alkalmazni kell 4., 5., 6. vagy 7. cikkben foglalt követelményeket, 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; valamint

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) Az e rendelet 10. cikkében foglalt követelmények hatálya alá tartozó járművek típusjóváahagyása céljából a gyártónak össze kell állítania az e rendelet 10. cikkének (1) bekezdésében említett információkat, és az (EU) 2018/858 rendelet 24. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összhangban, az említett rendelet 23. cikkében említett típusjóváahagyási kérelemmel együtt be kell nyújtania azokat a típusjóváahagyó hatóságnak.

(4) Az e rendelet 11. cikkében 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 e rendelet 11. cikkének (1) bekezdésében meghatározott követelménynek való megfelelést megerősítő nyilatkozatot.

9. cikk

Körforgásossági stratégia

- (1) Minden gyártónak 2029. szeptember 1-től kezdődően gyártói szinten körforgásossági stratégiát kell kidolgoznia.
- (2) A körforgásossági stratégiának be kell mutatnia, hogy a gyártó milyen intézkedéseket fog tenni annak érdekében, hogy teljesítse a II. fejezetben megállapított körforgásossági követelményeknek való megfelelésre vonatkozó kötelezettségeit.
- (3) A körforgásossági stratégiának tartalmaznia kell a IV. melléklet A. részében meghatározott elemeket.
- (4) Minden gyártónak a körforgásossági stratégia kidolgozását követő 30 napon belül be kell nyújtania a tagállamok típusjóváahagyó hatóságainak és a Bizottságnak annak egy példányát.
- (5) Minden gyártónak figyelemmel kell kísérnie és után kell követnie a körforgásossági stratégiában foglalt intézkedéseket, és a IV. melléklet B. részével összhangban ötévente aktualizálnia kell a stratégiát, megjelölve annak releváns változásait. A gyártónak be kell nyújtania a Bizottságnak az aktualizált körforgásossági stratégiát.
- (6) A Bizottság a bizalmas információk kivételével nyilvánosan hozzáférhetővé teszi a körforgásossági stratégiákat és azok aktualizált változatait.
- (7) 2033. augusztus 31-ig, majd ezt követően legalább hatévente a Bizottság jelentést készít és tesz közzé a gépjárműipar körforgásos jellegéről. Az említett jelentésnek különösen a körforgásossági stratégiákon és azok aktualizált változatain kell alapulnia.

10. cikk

Nyilatkozat a járművekben lévő újrafeldolgozott tartalomról

(1) A gyártó minden olyan új járműtípusra vonatkozóan, amely a járműtípusokban jelen lévő, fogyasztói felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott anyagok e rendelet 6. cikkében említettek szerinti részarányának kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertanok elfogadásától számított 12 hónapot követő hónap első napjától kezdődően az (EU) 2018/858 rendelet szerinti típusjóváahagyásban részesült, nyilatkozatot tesz a következő újrafeldolgozott tartalmak megfelelő részarányáról:

- a) neodímium, diszpróziium, prazeodímium, terbium, samárium, nikkkel, kobalt és bór az elektromos meghajtású motorok állandó mágnesekben;
- b) alumínium és ötvözetek;

c) magnézium és ötvözetek;

d) acél és ötvözetek;

e) műanyagok.

A nyilatkozat kiterjed az említett anyagoknak a járműtípusban jelen lévő újfeldolgozott tartalmára, és anyagarányonként, valamint 100 grammnál nehezebb műanyag alkotóelemként feltünteti, hogy az anyag újfeldolgozása fogyasztói felhasználás előtti vagy utáni hulladékból történt-e.

(2) A típusjóváhagyó hatóságok ellenőrzik, 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 újfeldolgozott tartalom részarányának bejelentésére vonatkozó követelmény nem alkalmazandó attól kezdve, hogy a 6. cikk alapján valamilyen célérték lett alkalmazandó az adott anyagra vonatkozóan.

11. cikk

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

(1) 2029. szeptember 1-től a gyártók a típusjóváhagyással rendelkező új járműtípusok tekintetében korlátlan, szabványosított és megkülönböztetésmentes hozzáférést biztosítanak a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők, a műszaki tájékoztatók kiadói, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatók számára a VI. mellékletben felsorolt információkhoz – amennyiben azok egyéb uniós jogszabályok alapján nem állnak rendelkezésre –, ezáltal lehetővé teszik számukra az alábbiakhoz való hozzáférést, valamint az alábbiak biztonságos eltávolítását és cseréjét:

a) a járműbe beépített elektromosjármű-elemek, illetve -akkumulátorok és azok elem-, illetve akkumulátorcsomagjai;

b) a VIII. melléklet B. részében felsorolt közegeket és folyadékokat tartalmazó, a járművekben található alkatrészek, alkotóelemek és anyagok;

c) a VIII. melléklet C. részében felsorolt, járművekben található alkatrészek és alkotóelemek;

d) a jármű típusjóváhagyásának időpontjában az (EU) 2024/1252 rendelet 28. cikke (1) bekezdésének b) pontjában említett kritikus fontosságú nyersanyagokat tartalmazó alkatrészek és alkotóelemek;

e) a járműben található digitálisan kódolt alkatrészek és alkotóelemek, amennyiben az ilyen kódolás megakadályozza ezen alkatrészek és alkotóelemek javítását, karbantartását vagy cseréjét egy másik járműben.

Az első albekezdés e) pontja nem alkalmazandó a műszaki tájékoztatók kiadóinak nyújtandó információkra.

(2) A gyártók a sürgősségi segélyszolgálatok rendelkezésére bocsátanak egy mentési és vészhelyzeti intézkedési útmutatót.

(3) A gyártók az (1) bekezdésben említett információk és a VI. mellékletben meghatározott információk rendelkezésre bocsátásához és naprakészen tartásához szükséges kommunikációs platformok létrehozásával biztosítják az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekkel, a műszaki tájékoztatók kiadóival, az utólagos átalakítást végző szolgáltatókkal, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatókkal való együttműködést.

A gyártók az első albekezdésben említett információkat díjmentesen bocsátják rendelkezésre. A szükséges információknak a kommunikációs platformokon keresztül történő hozzáférhetővé tételével kapcsolatban ténylegesen felmerült adminisztratív költségek fedezéséhez szükséges mértékben ugyanakkor észszerű és arányos díjat szedhetnek a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőktől, a műszaki tájékoztatók kiadójától, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatóktól.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 51. cikknek megfelelően 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 a VI. mellékletet. A Bizottság figyelembe veszi a műszaki és szabályozási fejleményeket, a jelenleg zajló információtechnológiai és a várható járműtechnológiai fejlesztéseket.

12. cikk

A járművekben lévő alkatrészek, alkotóelemek és anyagok címkézése

(1) A gyártók és beszállítók a VII. melléklet 1., 2. és 3. pontjában felsorolt alkotóelem- és anyagkódok nomenklatúráját használják a járművek alkatrészeinek, alkotóelemeinek és anyagainak címkézésére és azonosítására.

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a VII. mellékletet hozzáigazítsa a műszaki és tudományos fejlődéshez.

13. cikk

Digitális körforgásossági járműútlevél

(1) 2032. szeptember 1-től kezdődően minden forgalomba hozott járműnek digitális körforgásossági járműútlevéllel kell rendelkeznie, amelyet össze kell hangolni, interoperábilissá kell tenni, és lehetőség szerint integrálni kell 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, valamint az (EU) 2024/1781 rendelet alapján létrehozott egyéb releváns útlevelekkel.

(2) A forgalomba hozott járművek digitális körforgásossági járműútlevelének ingyenesen hozzáférhetőnek kell lennie, és digitális formátumban tartalmaznia kell a következőket:

a) a 11. cikkben említett információk;

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

c) nyilatkozat az újrafeldolgozott műanyag és a 10. cikk (1) bekezdésében felsorolt anyagok részarányáról;

d) az érintett járműtípus pótalkatrészeinek hivatalos katalógusa.

(3) Amennyiben az e cikkben előírt információk már hozzáférhetők az (1) bekezdésben említett, a digitális körforgásossági járműútlevélről eltérő valamely útlevél révén, a digitális körforgásossági járműútlevélben nem kell újra felsorolni a (2) bekezdésben előírt információkat, feltéve, hogy az útlevelek között biztosított az interoperabilitás.

(4) A járművet forgalomba hozó gyártó biztosítja, hogy a (2) bekezdésben említett információk pontosak, hiánytalanok és naprakészek legyenek.

(5) 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 adatcsere-hálózaton keresztül átruházhatónak kell lennie, vevőfogvatartás nélkül;
- d) géppel olvashatónak, strukturáltnak és kereshetőnek kell lennie.

(6) A Bizottság 2030. augusztus 14-ig végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza a következőkre vonatkozó szabályokat:

- a) a digitális körforgásossági járműútlevélhez való hozzáférés módja és a hozzáféréshez használt műszaki megoldás alapvető követelményei, oly módon, hogy azok ne zárjanak ki semmilyen technológiai megoldást;
- b) a digitális körforgásossági járműútlevélre vonatkozó műszaki tervezési és üzemeltetési követelmények, beleértve a következőkre vonatkozó szabályokat:
 - i. a digitális körforgásossági járműútlevél és az uniós jogszabályok által előírt egyéb útlevelek közötti összhang és interoperabilitás;
 - ii. a digitális körforgásossági járműútlevélben szereplő információk tárolása és feldolgozása;
 - iii. a digitális körforgásossági járműútlevél rendelkezésre állása azt követően, hogy a (4) 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 digitális körforgásossági járműútlevélhez való hozzáférés feltételei, beleértve a hozzáférési jogot, valamint az adatvédelemre és a szellemi tulajdon-jogok védelmére vonatkozó szabályokat;
- e) 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 52. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

IV. FEJEZET

A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEK KEZELÉSE

1. SZAKASZ

Általános rendelkezések

14. cikk

A hulladékká vált járművek kezelése tekintetében 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 az 50. cikk (6) bekezdésével összhangban;
- e) információk rendelkezésre bocsátása az 50. cikkel összhangban.

(4) A tagállamok 2027. június 30-ig értesítik a Bizottságot az (1) bekezdés alapján kijelölt illetékes hatóságok nevéről 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 e cikk (1) bekezdésében említett engedély kiadása érdekében az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy a létesítmény vagy a vállalkozás rendelkezik-e a 26. cikkben meghatározott kötelezettségek teljesítéséhez szükséges kapacitással.

(3) Az e cikk (1) bekezdésében említett engedélyekben fel kell tüntetni, hogy a hulladékkezelő létesítmények jogosultak a 25. cikkben említett bontási igazolás kiállítására.

E bekezdés első albekezdésétől eltérve a tagállamok nemzeti jogi kereteik között előírhatják, hogy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények hatáskörrel rendelkezzenek a 25. cikkben említett bontási igazolás kiállítására.

(4) A gyártók vagy – amennyiben a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban kijelölték őket – a gyártói felelősségi szervezetek a gyártói felelősséggel kapcsolatos kötelezettségeik teljesítése céljából szerződéseket köthetnek az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekkel. Az ilyen szerződéseknek tisztességesnek és átláthatónak kell lenniük, és nem tartalmazhatnak diszkriminatív feltételeket.

A tagállamok mintaszerződést bocsáthatnak rendelkezésre az e cikknek való megfelelés megkönnyítése érdekében.

(5) 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 valamennyi illetékes hatóság hatékony integrált megközelítést alkalmazzon.

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktust fogadjon el, amelyben a tisztességes, átlátható és megkülönböztetésmentes feltételek biztosítása érdekében meghatározza az e cikk (4) bekezdésében említett szerződésekre alkalmazandó részletes követelményeket. Ezt a végrehajtási jogi aktust az 52. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

2. SZAKASZ

Kiterjesztett gyártói felelősség

16. cikk

Kiterjesztett gyártói felelősség

(1) 2029. szeptember 1-től a gyártók kiterjesztett gyártói felelősséggel tartoznak azon járművekért, amelyeket első alkalommal forgalmaznak valamely tagállam területén, beleértve azt az esetet is, amikor a járművet korábban az attól a tagállamtól eltérő másik tagállamban már forgalmazták, amely területén a járművet forgalmazzák. A kiterjesztett gyártói felelősségi rendszernek összhangban kell lennie a 2008/98/EK irányelv 8. és 8a. cikkével, és meg kell felelnie e fejezet követelményeinek.

(2) A kiterjesztett gyártói felelősség magában foglalja 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 26. cikkel összhangban kezeljék;

b) az a) pontban említett, hulladékká vált járműveket kezelő, hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők teljesítsék a 33. cikkben meghatározott célértékeket.

(3) Az EUMSZ 349. cikkében említett legkülső régiók tekintetében a tagállamok kiigazíthatják a gyártóknak előírt, az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett kötelezettségeket a hulladékká vált járművek kezelésével kapcsolatos költségek fedezése érdekében, és figyelembe véve az említett régiók jellemzőit.

(4) A 2008/98/EK irányelv 8a. cikke (3) bekezdésének e) pontjában említett információkon túlmenően a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek egyéni teljesítése esetén a gyártók – a saját nevükben –, vagy kollektív teljesítése esetén a kijelölt gyártói felelősségi szervezetek – az őket kijelölő gyártók nevében – évente egyszer közzéteszik honlapjukon – a kereskedelmi és ipari titoktartásra is figyelemmel – a hulladékjármű-gyűjtéssel, valamint az újrahasználatra és újrafeldolgozásra, az újrahasználatra és hasznosításra, továbbá a műanyag újrafeldolgozására vonatkozó célértékek elérésével kapcsolatos információkat.

17. cikk

Gyártói felelősségi szervezetek

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

A tagállamok intézkedéseket fogadhatnak el annak előírása érdekében, hogy a gyártók egy gyártói felelősségi szervezetet jelöljenek ki a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségeiknek a nevükben történő teljesítésére.

(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 16. cikk (4) bekezdésében említett információkon túlmenően a gyártói felelősségi szervezeteknek nyilvánosságra kell hozniuk az e cikk (5) bekezdésével összhangban alkalmazott kiválasztási eljárásra vonatkozó információkat.

(4) A gyártói felelősségi szervezetek a 2008/98/EK irányelv 8a. cikkének (6) bekezdése értelmében biztosítják az érdekelt felek közötti rendszeres párbeszédet. A hulladékká vált járművek gyűjtésében és kezelésében részt vevő, hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők megfigyelő tagokat jelölnek ki a gyártói felelősségi szervezetek igazgatótanácsába.

(5) A hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőket a gyártók vagy a gyártói felelősségi szervezetek által lefolytatott, átlátható odátételi kritériumokon alapuló, megkülönböztetéstől mentes kiválasztási eljárásnak kell alávetni, amely nem ró aránytalan terhet a kis- és középvállalkozásokra.

18. cikk

A kiterjesztett gyártói felelősség teljesítésére vonatkozó engedélyezés

(1) A kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek egyéni teljesítése esetén a gyártó, kollektív teljesítése esetén a kijelölt gyártói felelősségi szervezet engedélyt kér az illetékes hatóságtól.

(2) Az engedély csak akkor adható meg, ha bizonyítják, hogy a 2008/98/EK irányelv 8a. cikke (3) bekezdésének a)–d) pontjában megállapított követelmények teljesülnek, és a gyártó vagy a gyártói felelősségi szervezet által bevezetett intézkedések elegendők az e fejezetben foglalt kötelezettségek teljesítéséhez a tagállam területén a gyártó, illetve a gyártói felelősségi szervezet által képviselt gyártók által első alkalommal forgalmazott járművek számára tekintettel.

A kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek egyéni teljesítése esetén a gyártót, kollektív teljesítése esetén pedig a gyártói felelősségi szervezetet csak akkor lehet nyilvántartásba venni, ha rendelkezik az illetékes hatóság e cikk szerinti engedélyével. Ez nem érinti annak lehetőségét, hogy a 19. cikk szerinti nyilvántartásba vételi eljárást és az e cikk szerinti engedélyezési eljárást egyetlen eljárásba összevonják.

(3) A tagállamok a 14. cikk (3) bekezdésének b) pontjában említett közigazgatási és eljárási szabályokat megállapító intézkedéseikben részletesen ismertetik az engedélyezési eljárást, amely eltérő lehet attól függően, hogy a kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek egyéni, illetve kollektív teljesítésére vonatkozik-e, valamint a gyártók vagy gyártói felelősségi szervezetek megfelelésének ellenőrzésére vonatkozó szabályokat, ideértve 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 az engedélyben 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 betartják-e az említett pontban foglalt rendelkezéseket, és hogy továbbra is teljesülnek-e az e cikk (2) bekezdésében említett engedélyezési feltételek. A gyártónak vagy a gyártói felelősségi szervezetnek kérésre önellenőrzési jelentést és szükség esetén korrekciós intézkedési tervre vonatkozó tervezetet kell benyújtania az illetékes hatóság részére. Az e cikk (6) bekezdése szerinti hatáskörök sérelme nélkül az illetékes hatóság észrevételeket tehet az önellenőrzési jelentéssel és a korrekciós intézkedési terv tervezetével kapcsolatban, és minden ilyen észrevételt közölnie kell a gyártóval vagy a gyártói felelősségi szervezettel. A gyártónak vagy a gyártói felelősségi szervezetnek ezen észrevételek alapján kell elkészítenie és végrehajtania a korrekciós intézkedési tervet.

(6) Az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy visszavonja az engedélyt, 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 az engedély feltételeit érintő bármely változás bejelentését, vagy beszüntette a működését.

19. cikk

Nyilvántartásba vétel

(1) 2029. augusztus 31-ig minden tagállam létrehozza a gyártói nyilvántartást, vagy egy már meglévő gyártói nyilvántartást vesz használatba, amely arra szolgál, hogy nyomon kövesse a gyártók e fejezet követelményeinek való megfelelését.

A nyilvántartásnak tartalmaznia kell más nemzeti gyártói nyilvántartások honlapjaira mutató linkeket is annak érdekében, hogy valamennyi tagállamban megkönnyítse a gyártók vagy a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében meghatalmazott képviselők nyilvántartásba vételét, valamint tartalmaznia kell a nyilvántartásba vételre vonatkozó információkat tartalmazó nemzeti honlapokra mutató linkeket is, amennyiben ilyenek rendelkezésre állnak.

A Bizottság 2029. augusztus 31-ig létrehoz egy weboldalt, amelyen szerepel az összes nemzeti gyártói nyilvántartás linkje, annak érdekében, hogy elősegítse a nyilvántartásba vételt valamennyi tagállamban.

A tagállamok a nemzeti gyártói nyilvántartásuk elindítását követő 30 napon belül tájékoztatják a Bizottságot e nyilvántartás linkjéről.

(2) A gyártóknak fel kell vetniük magukat az (1) bekezdésben említett nemzeti nyilvántartásba. Ennek érdekében nyilvántartásba vételi kérelmet nyújtanak be minden olyan tagállamban, amelyben járművet első alkalommal forgalmaznak.

A gyártóknak a nyilvántartásba vételi 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 engedély esetén a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében meghatalmazott képviselőiket nyilvántartásba vették az adott tagállamban.

(3) A nyilvántartásba vételi kérelemnek tartalmaznia kell a IX. melléklettel összhangban benyújtandó információkat. A tagállamok a gyártók nyilvántartásának hatékony használata érdekében szükség esetén további információkat vagy dokumentumokat kérhetnek.

(4) E cikk (3) bekezdésétől eltérve, a IX. melléklet 1. pontjának d) alpontjában említett információkat vagy az e cikk (3) bekezdése szerinti nyilvántartásba vételi kérelemben, vagy a 18. cikk szerinti engedély iránti kérelemben kell megadni.

(5) Amennyiben a gyártó a 17. cikk (1) bekezdésével 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, általa képviselt gyártó nevét és elérhetőségét.

(7) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az e cikk szerinti nyilvántartásba vételi eljárás és a 18. cikk szerinti engedélyezési eljárás egyetlen eljárást alkosson, feltéve, hogy az engedély iránti kérelem megfelel az e cikk (3)–(6) bekezdésében meghatározott követelményeknek.

(8) Az illetékes hatóság megteszi a következőket:

a) a honlapján elérhetővé teszi az elektronikus adatfeldolgozó rendszeren keresztül történő kérelmezési folyamatra vonatkozó információkat;

b) elvégzi a nyilvántartásba vételt, és a (2) és a (3) bekezdés szerint előírt valamennyi információ benyújtását követő legfeljebb 12 héten belül nyilvántartási számot ad.

(9) Az illetékes hatóság:

a) szabályokat állapíthat meg a nyilvántartásba vételi követelmények és eljárás tekintetében, anélkül, hogy a (2) és a (3) bekezdés szerint megállapítottakon kívül további lényegi követelményeket írna elő;

b) költségalapú és arányos díjakat számíthat fel a gyártóknak az e cikk (2) bekezdésében és a 18. cikk (1) bekezdésében említett kérelmek feldolgozásáért.

(10) Az illetékes hatóság megtagadhatja, hogy nyilvántartásba vegye a gyártót, vagy visszavonhatja a gyártó nyilvántartásba vételét, amennyiben nem nyújtják be az e cikk (3) bekezdésében említett információkat és a kapcsolódó igazoló dokumentumokat, vagy azok nem elégségesek, vagy amennyiben a gyártó többé nem felel meg a IX. melléklet 1. pontja d) alpontjában meghatározott követelményeknek.

Az illetékes hatóság törli a gyártót a nyilvántartásból, ha a gyártó megszűnt.

(11) A gyártó, illetve adott esetben a kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében meghatalmazott képviselő vagy az a gyártói felelősségi szervezet, amelyet az általa képviselt gyártók nevében kijelöltek, indokolatlan késedelem nélkül értesíti az illetékes hatóságot a nyilvántartásban szereplő adatokban bekövetkezett bármilyen változásról, valamint a nyilvántartásban említett járművek adott tagállam területén történő forgalmazásának végleges beszüntetéséről.

(12) A gyártó vagy adott esetben a gyártó kiterjesztett gyártói felelősség tekintetében meghatalmazott képviselője vagy a gyártói felelősségi szervezet jelentést tesz a nyilvántartásért felelős illetékes hatóságnak a kiterjesztett gyártói felelősséggel kapcsolatos kötelezettségek teljesítéséről.

Amennyiben a gyártók nyilvántartásában szereplő információk nyilvánosan nem hozzáférhetők, a tagállamok biztosítják, hogy az online platformokat üzemeltető szolgáltatók, amelyek lehetővé teszik a fogyasztók számára, hogy távollevők közötti szerződéseket kössenek a gyártókkal, díjmentesen hozzáférjenek ezekhez az információkhoz.

20. cikk

A gyártók pénzügyi felelőssége

(1) A gyártó által fizetett pénzügyi hozzájárulások a gyártó által valamely tagállam területén első alkalommal forgalmazott járművekkel kapcsolatos alábbi költségeket fedezik:

- a) a hulladékká vált járművek 23–25. cikk követelményeinek teljesítéséhez szükséges gyűjtésének és ezt követően hatékony módon történő elszállításának költségei, valamint a hulladékká vált járművek 26–30., 33. és 35. cikkben foglalt követelmények teljesítéséhez szükséges kezelésének költségei, figyelembe véve a hulladékgyűjtéssel foglalkozó szereplőknek a használt pótalkatrészek és -alkotóelemek, a szárazra fektetett, hulladékká vált járművek vagy az ilyen alkatrészekből, alkotóelemekből és anyagokból hasznosított másodlagos nyersanyagok értékesítéséből származó bevételeit; ezeknek a költségeknek átlagköltség-számításon kell alapulniuk;
- b) a nyilvánosság tájékoztatását és 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 adatszolgáltatás adminisztratív költségei és az illetékes hatóságok felé történő jelentéstétel;

A 2000/53/EK irányelv hatálya alá tartozó, 2026. augusztus 13. előtt forgalomba hozott járművek esetében és e cikk első albekezdésének a) pontjától és (2) 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.

(2) A járművet valamely tagállam területén első alkalommal forgalomba hozó gyártók által fizetett pénzügyi hozzájárulásoknak – e gyártók piaci részesedésének arányában – 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.

(3) A különleges rendeltetésű járműveket forgalmazó gyártók által fizetett pénzügyi hozzájárulásoknak csak az (1) bekezdés a) pontjában említett, az ilyen járművek gyűjtésével és szárazra fektetésével kapcsolatos költségeket kell fedezniük.

(4) A kiterjesztett gyártói felelősségi kötelezettségek egyéni teljesítése esetén a gyártók nyújtanak garanciát azon járművek tekintetében, amelyeket első alkalommal forgalmaznak valamely tagállam területén. Az említett garancia biztosítja, hogy az (1) bekezdésben említett műveleteket finanszírozni fogják az említett járművekkel kapcsolatban, még akkor is, ha tevékenységeiket végleg beszüntetik vagy fizetésképtelenné válnak.

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) Amennyiben egy új jármű típusjövahagyására többlepcsős típusjövahagyás keretében került sor, az alapjármű gyártóját kell a befejezett jármű gyártójának tekinteni, amely arányos hozzájárulásokat szedhet be a többlepcsős típusjövahagyás keretében jövahagyott azon alkatrészek gyártóitól, amelyek az alapjárműben még nem voltak jelen. Ezek az arányos hozzájárulások csak a 28. cikk szerinti szárazra fektetéssel, valamint az alkatrészeknek és alkotóelemeknek a 29. cikk szerinti eltávolításával kapcsolatos költségeket fedezhetik.

A 2003/361/EK bizottsági ajánlás⁽³⁹⁾ melléklete 2. cikkének (3) bekezdésében meghatározott mikrovállalkozások mentesülnek az ilyen hozzájárulások alól.

(6) Az illetékes hatóság a gyártókkal, a gyártói felelősségi szervezetekkel és a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőkkel szoros együttműködésben nyomon követi:

- a) a gyűjtési, újrafeldolgozási és kezelési műveletek átlagos költségeit és a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők 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.

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, az elektromosjármű-elemek, illetve -akkumulátorok kivételével;
- b) azon járműtípus újrafeldolgozhatósági és újrahasználatosági aránya, amelyhez a jármű tartozik, a típusjövahagyó hatóságnak a 4. cikkel összhangban benyújtott információk alapján;
- c) a jármű engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben történő bontásához szükséges idő, különösen azon alkatrészek és alkotóelemek tekintetében, amelyeket a 29. cikk szerint az aprítás előtt el kell távolítani;
- d) a jó minőségű újrafeldolgozási folyamatot akadályozó anyagok aránya;

⁽³⁹⁾ A Bizottság 2003/361/EK ajánlása (2003. május 6.) a mikro-, kis- és középvállalkozások fogalmának meghatározásáról (HL L 124., 2003.5.20., 36. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

e) a járműben felhasznált, a 6. és 10. cikkben felsorolt anyagok újrafeldolgozott tartalmának százalékos aránya;

f) az 5. cikk (4) bekezdésében említett anyagok jelenléte és mennyisége.

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, hogy az e cikk (1) bekezdésében említett kritériumok alkalmazási módjának részletesebb meghatározásával kiegészítse e rendeletet.

22. cikk

A más tagállamban hulladékká váló járművek tekintetében létrehozott költségmegosztási mechanizmus

(1) A 16. cikktől és a 20. cikk (2) bekezdésétől eltérve, amennyiben egy M_1 vagy N_1 kategóriájú jármű a forgalomba hozatalának helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban válik hulladékká, és ez utóbbi tagállam területén nem azonosítható a gyártója, a jármű gyártója biztosítja a 20. cikk (1) bekezdésének a) és d) pontjában említett hulladékgazdálkodási műveletek hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőknél felmerülő költségeinek fedezését.

(2) Az (1) bekezdés szerinti kötelezettségei teljesítése érdekében a gyártó:

- a) írásbeli meghatalmazással minden tagállamban kijelöl egy, a határokon átnyúló mechanizmus tekintetében meghatalmazott képviselőt, és értesíti az illetékes hatóságokat a kijelölésekről; és
- b) határokon átnyúló együttműködési mechanizmusokat hoz létre a 20. cikk (1) bekezdésének a) és d) pontjában említett hulladékgazdálkodási műveleteket végző, hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőkkel.

A gyártó e bekezdés első albekezdésének a) pontjában említett meghatalmazott képviselője a gyártótól kapott meghatalmazásban meghatározott feladatokat látja el. A gyártó kijelölhet egy gyártói felelősségi szervezetet, amely meghatalmazott képviselőjeként jár el.

Amennyiben a gyártó az Unión kívül letelepedett, a gyártó e bekezdés első albekezdésének a) és b) pontja szerinti kötelezettségeit a gyártónak az (EU) 2018/858 rendelet 13. cikke (4) bekezdésének alkalmazásában kijelölt uniós képviselője is teljesítheti.

(3) A gyártóknak bizonyítaniuk kell gyártóik számára a (2) bekezdésben meghatározott követelményeknek való megfelelést.

(4) A gyártók valamely tagállam piacán csak olyan gyártók járműveit forgalmazhatják, amelyek bizonyították a (2) bekezdésben meghatározott követelményeknek való megfelelést.

(5) Az a tagállam, amelyben a jármű hulladékká vált, nyomon követi, hogy a gyártók és meghatalmazott képviselőik megfelelnek-e e cikk (1) és (2) bekezdésének. A nyomon követésnek a gyártók és meghatalmazott képviselőik által az e cikk (1) és (2) bekezdésének végrehajtása, különösen az e cikk (1) bekezdésében 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.

(6) Amennyiben az e cikknek való megfelelés biztosításához szükséges, valamint figyelembe véve a tagállamok által az e cikk (2) és (5) bekezdésében említett együttműködési és nyomonkövetési tevékenységek keretében szolgáltatott információkat, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy e rendelet 51. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Az ilyen jogi aktusok célja különösen az egységes piac torzulásának elkerülése, valamint egyenlő versenyfeltételek biztosítása az Unión belül és kívül letelepedett gazdasági szereplők számára. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok részletes szabályokat állapíthatnak meg a gyártók – különösen az Unión kívül letelepedett gyártók –, a gyártók meghatalmazott képviselői, a gyártók, a tagállamok és a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők kötelezettségeire, valamint az e cikkben említett mechanizmusok jellemzőire vonatkozóan.

3. SZAKASZ

A hulladékká vált járművek gyűjtése

23. cikk

A hulladékká vált járművek gyűjtése

(1) A gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy a valamely tagállam területén első alkalommal általuk forgalmazott járművek, amikor azok hulladékká válnak, gyűjtésre kerüljenek.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában a gyártók vagy – amennyiben a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban kijelölték őket – a gyártói felelősségi szervezetek gyűjtőrendszereket, köztük gyűjtőhelyeket hoznak létre, vagy részt vesznek azok létrehozásában.

A tagállamok elfogadják a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a gyártók vagy – amennyiben a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban kijelölték őket – a gyártói felelősségi szervezetek valamennyi hulladékká vált járműre vonatkozóan gyűjtőrendszereket hozzanak létre.

(3) A gyártók vagy – amennyiben a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban kijelölték őket – gyártói felelősségi szervezetek biztosítják, hogy az e cikk (2) bekezdésében említett gyűjtőrendszerek:

- a) lefedjék a tagállam teljes területét;
- b) kellő számú, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménnyel vagy gyűjtőhellyel rendelkezzenek, figyelembe véve a népesség nagyságát és sűrűségét, valamint a hulladékká váló járművek várható mennyiségét, nem csupán azokon a területeken, ahol a gyűjtés és az azt követő kezelés a legjövödelmezőbb;
- c) biztosítsák a járművek javításából származó hulladék alkatrészek gyűjtését;
- d) tegyék lehetővé a hulladékká vált járművek gyűjtését, függetlenül azok származásától;
- e) tegyék lehetővé a hulladékká vált járművek ingyenes leadását a gyűjtőhelyeken vagy az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekben a 24. cikk (2) bekezdésében előírtak szerint.

(4) A gyártóknak vagy – amennyiben a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban kijelölték őket – 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 vagy – amennyiben a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban kijelölték őket – a gyártói felelősségi szervezetekkel, mind az illetékes hatóságokkal együttműködve koordinálni kell.

(5) 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 VIII. melléklet A. részének megfelelően;
- b) a gyűjtött, hulladékká vált járművek engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekhez történő átszállítására való felkészülés a folyadékok véletlenszerű szivárgásának és a gyűjtőhelyre való jogosulatlan belépésnek a megelőzésével;
- c) annak garantálása, hogy minden hulladékká vált járművet az átvételétől számított két hónapon belül átszállítsanak egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe.

(6) 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 vagy a járműtulajdonos nevében eljáró bármely gazdasági szereplőnek indokolatlan késedelem nélkül le kell adnia a járművet egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménynek vagy gyűjtőhelynek. Ez a kötelezettség nem alkalmazandó az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete A. részének 5.1. pontjában említett, hulladékká vált lakóautókra, amennyiben ezeket a járműveket lakhatási célokra használják.

Valamennyi olyan, hulladékká vált járművet, amelynek tulajdonosa nem azonosítható, kezelés céljára le kell adni egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe.

(2) A hulladékká vált jármű engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménybe vagy gyűjtőhelyre történő leadása a jármű utolsó tulajdonosa számára ingyenes, kivéve, ha a hulladékká vált járműben már nincsenek meg a jármű alapvető alkatrészei vagy alkotóelemei, vagy ha a hulladékká vált jármű hozzáadott hulladékot tartalmaz.

(3) E cikk alkalmazásában alapvető alkatrészek alatt a következők értendők:

- a) elektromos meghajtású motorok;
- b) elektromosjármű-elemek, illetve -akkumulátorok;
- c) motorok;
- d) nagy karosszériadarabok.

(4) Amennyiben a hulladékká vált járműből hiányzik az elektromosjármű-elem, illetve -akkumulátor, a hulladékká vált jármű leadása ingyenes, ha az utolsó tulajdonos olyan dokumentációt nyújt be, amely bizonyítja, hogy az elektromosjármű-elemet, illetve -akkumulátort egy erre szakosodott szolgáltató az (EU) 2023/1542 rendelettel összhangban kezelte.

(5) A biztosítótársaságok által műszaki totálkárossá nyilvánított hulladékká vált járművek leadása ingyenes, még akkor is, ha a (2) bekezdésben meghatározott alapvető alkatrészek hiányoznak.

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 a jármű utolsó tulajdonosa részére. A bontási igazolást a IX. mellékletben foglalt mintának megfelelően kell kiállítani.

(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 adott esetben a járműtulajdonos nevében eljáró gazdasági szereplők 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 megfelelő hatóságoknak, ahol a bontási igazolást kiállították, tájékoztatniuk kell a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam által kijelölt megfelelő hatóságokat arról, hogy a szóban forgó járműre vonatkozóan bontási igazolást állítottak ki.

(4) A megfelelő 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.

4. SZAKASZ

A hulladékká vált járművek kezelése

26. cikk

Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények kötelezettségei

(1) Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények biztosítják, hogy a hulladékká vált járműveket, azok alkatrészeit, alkotóelemeit és anyagainak, valamint a járművek javításából származó hulladék alkatrészeket az engedélyekben meghatározott feltételeknek megfelelően, valamint e rendelettel összhangban veszik át és kezelik. A hulladékká vált járművek kezelését egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény elvégezheti egyénileg, vagy – a szárazra fektetés kivételével – más engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekkel együttműködve.

(2) Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények kötelesek:

- a) minden hulladékká vált járművet, valamint azok alkatrészeit, alkotóelemeit és anyagainak a VIII. melléklet A. részében meghatározott minimumkövetelményeknek megfelelően tárolni, még ha a tárolás ideiglenes is;
- b) minden hulladékká vált járművet szárazra kell fektetni a 28. cikknek és a VIII. melléklet B. részében meghatározott minimumkövetelményeknek megfelelően;
- c) a 29. és a 30. cikknek megfelelően eltávolítani a VIII. melléklet C. részében felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket a hulladékká vált járműből;
- d) minden hulladékká vált járművet, valamint azok alkatrészeit, alkotóelemeit és anyagainak e rendelet 27–31., 33., 34. és 35. cikkével, valamint VIII. mellékletével, a hulladékhierarchiával és a 2008/98/EK irányelv 4. cikkében megállapított általános követelményekkel összhangban kezelni;
- e) adott esetben a 2010/75/EU irányelv 3. cikkének 10. pontjában meghatározott elérhető legjobb technikákat alkalmazni;

- f) a beérkezett hulladékká vált járművek kezelését a leadástól számított 12 hónapon belül elvégezni.

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

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 51. cikknek megfelelően 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 VIII. mellékletet, többek között a következő módokon:

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

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

27. cikk

Az aprításra vonatkozó általános követelmények

(1) 2029. szeptember 1-től az aprítási műveleteket végző, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények és egyéb, hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők megkövetelik, hogy a részükre aprításra leadott, hulladékká vált járműveket, vagy az N₂, N₃, M₂, M₃ és O kategóriájú, hulladékká vált járművek alvázából vagy karosszériájából származó, aprítás vagy darabolás céljára részükre leadott nagy szerkezeti alkatrészeket és alkotóelemeket:

- a) a 28. cikknek megfelelően előzőleg fektessék szárazra, és a járművek alkatrészei és alkotóelemei a 29. cikknek megfelelően legyenek eltávolítva; valamint
- b) az érintett hulladékká vált járműre kiadott bontási igazolás másolata kísérje.

(2) Azok az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények és hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők, amelyek aprítási 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 aprítás céljából az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény vagy más, hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplő részére leadta;
- b) tartózkodni attól, hogy az említett, hulladékká vált járműveket alávéssék a szokásos aprítási műveleteknek, kivéve ha az illetékes hatóság engedélyezi az ilyen műveleteket, vagy amíg meg nem történnek a szükséges lépések a hulladékká vált járműnek a 28. és a 29. cikkel összhangban történő kezelése és a 25. cikk szerinti bontási igazolás kiállítása érdekében.

(3) A hulladékká vált járművek aprítását végző, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények és hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők csak akkor keverhetik össze a hulladékká vált járműveket, azok alkatrészeit, alkotóelemeit és anyagait más hulladékokkal, többek között csomagolási hulladékkal és elektromos és elektronikus berendezések hulladékaival, ha teljesülnek a VIII. melléklet G. részének 1. és 2. pontjában foglalt kritériumok és határértékek.

28. cikk

A hulladékká vált járművek szárazra fektetése

(1) A hulladékká vált jármű engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményben történő leadásától számított 30 napon belül a létesítménynek a VIII. melléklet B. részében meghatározott minimumkövetelményeknek megfelelően el kell végeznie az említett jármű szárazra fektetését annak további kezelése előtt.

(2) A VIII. melléklet B. részében felsorolt közegeket és folyadékokat elkülönítetten kell gyűjteni és tárolni a VIII. melléklet A. részében meghatározott követelményekkel összhangban. 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 e rendelet 5. cikkének (4) bekezdésében említett anyagokat tartalmazó alkatrészeket, alkotóelemeket és szerkezeti 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 szárazra fektetett alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat a 2008/98/EK irányelv 18. és 19. cikkének megfelelően kell kezelni és megjelölni.

(6) Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény a VIII. melléklet B. részének 4. pontjában felsorolt információk rögzítésével dokumentálja a hulladékká vált járművek szárazra fektetését, és minden naptári évre vonatkozóan továbbítja ezeket az információkat az adott tagállam illetékes hatóságának.

29. cikk

Az alkatrészek és alkotóelemek aprítás előtti, újrahasználat, újragyártás, felújítás és újrafeldolgozás céljából történő kötelező eltávolítása

(1) 2029. szeptember 1-től az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények biztosítják, hogy a VIII. melléklet C. részében felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket aprítás vagy kompaktálás előtt eltávolítsák a hulladékká vált járműből, miután a 28. cikkben említett szárazra fektetési műveleteket elvégezték.

Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények roncsolásmentes módon eltávolítják a VIII. melléklet C. részében felsorolt, újrahasználati, újragyártási vagy felújítási potenciállal rendelkező alkatrészeket és alkotóelemeket.

E bekezdés második albekezdése nem alkalmazandó, ha az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény bizonyítja, hogy a VIII. melléklet C. részében felsorolt alkatrészek és alkotóelemek roncsolásmentes kézi bontása, félig automatizált vagy automatizált szétszerelése olyan aránytalan gazdasági költségekkel jár, amelyek az említett alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatából, újragyártásából vagy felújításából várható bevételekkel nem ellensúlyozhatók.

(2) Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény nem köteles eltávolítani a VIII. melléklet C. részében felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket – azok kivételével, amelyeket e cikk (1) bekezdésével összhangban roncsolásmentes módon kell eltávolítani –, ha bizonyítja, hogy az aprítás utáni technológiák ugyanolyan hatékonyan különítik el az anyagokat a VIII. melléklet C. részének második oszlopában megjelölt alkatrészekről és alkotóelemektől, mint a kézi bontási, a félig automatizált vagy az automatizált szétszerelési folyamatok, és hogy teljesülnek a VIII. 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 VIII. 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 az e cikk (2) bekezdése szerint az alkatrészek, alkotóelemek és anyagok előzetes eltávolítása nélkül dolgoznak fel, beleértve a hulladékkezelő létesítmény nevét és címét, valamint a hulladékká vált érintett járművek jármű-azonosító számát.

Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek az e bekezdés első albekezdésében említett jegyzőkönyvekben szereplő információkat az 50. cikk (6) bekezdésével összhangban az illetékes hatóság rendelkezésére kell bocsátaniuk.

30. cikk

Az eltávolított alkatrészekre és alkotóelemekre vonatkozó követelmények

(1) A hulladékká vált járműből a 29. cikk (1) bekezdésének megfelelően eltávolított valamennyi alkatrészt és alkotóelemet értékelni kell annak megállapítása érdekében, hogy alkalmasak-e:

- a) újrahasználásra a VIII. melléklet D. része 1. pontjának a) alpontjával összhangban;
- b) újragyártásra vagy felújításra a VIII. melléklet D. része 1. pontjának b) alpontjával összhangban;
- c) újrafeldolgozásra; vagy
- d) egyéb kezelési műveletekre, figyelembe véve a VIII. 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 újrahasználásra, újragyártásra vagy felújításra alkalmas eltávolított alkatrészeket és alkotóelemeket:

- a) meg kell jelölni a VIII. melléklet D. részének 2. pontjával összhangban; és
- b) megfelelő védelemmel kell ellátni a szállítás, valamint a be- és kirakodás során bekövetkező károsodással szemben.

(3) A VIII. melléklet E. részében felsorolt alkatrészek és alkotóelemek nem használhatók újra, kivéve, ha az (1) bekezdésben említett értékelés megerősíti, hogy ezen alkatrészek és alkotóelemek használata megfelel az (EU) 2018/858 és a 168/2013/EU rendeletben a járművekre vonatkozóan meghatározott, alkalmazandó követelményeknek. Ezeket az alkatrészeket és alkotóelemeket csak akkor lehet újrahasználásra céljából átadni egy másik gazdasági szereplő részére, ha azok beépítését képesített javítási és karbantartási szolgáltató fogja végezni.

(4) A hulladékká vált járművekből vagy javítási és karbantartási műveletekből származó, újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra alkalmas alkatrészek és alkotóelemek nem minősülnek hulladéknak. Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények kérésre az illetékes nemzeti hatóságok rendelkezésére bocsátják a következőket:

a) az alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra való alkalmasságát bizonyító, az (1) bekezdésben említett értékelést megerősítő dokumentáció; valamint

b) az említett alkatrészek és alkotóelemek átadásához kapcsolódó számla vagy szerződés másolata.

(5) Ez a cikk nem alkalmazandó az (EU) 2023/1542 rendelet hatálya alá tartozó elemekre, illetve akkumulátorokra.

(6) Az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények biztosítják, hogy az újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra nem alkalmas eltávolított alkatrészeket és alkotóelemeket az (1) bekezdés első albekezdésének c) és d) pontja szerinti kezelésre továbbítsák.

31. cikk

Használt, újragyártott vagy felújított alkatrészek és alkotóelemek kereskedelme

(1) 2029. szeptember 1-től a használt, újragyártott vagy felújított pótalkatrészeket és -alkotóelemeket értékesítő gazdasági szereplőknek biztosítaniuk kell, hogy az alkatrészek és alkotóelemek tartalmazzák az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények által a 30. cikk (2) bekezdésének a) pontjával összhangban elvégzett címkézést.

(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) A gazdasági szereplőkre vonatkozó, a (1) és (2) bekezdésben foglalt követelmények az alkalmazott kereskedési technikától függetlenül alkalmazandók, beleértve az online értékesítést is.

32. cikk

Alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatra, újragyártásra és felújításra

(1) 2029. szeptember 1-től a tagállamok ösztönzőket alkalmaznak annak érdekében, hogy előmozdítsák az alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatát, újragyártását, utólagos átalakítását 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, amellet, 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) a használt, újragyártott vagy felújított pótalkatrészek és -alkotóelemek piacának ösztönzését célzó gazdasági ösztönzők alkalmazása.

(2) A tagállamok a 2008/98/EK irányelv 29. cikkében előírt hulladékmegelőzési programokba belefoglalják az e cikk (1) bekezdésében említett ösztönzőket.

(3) A Bizottság elősegíti az (1) bekezdésben említett ösztönzőkkel kapcsolatos információk és bevált gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét.

A Bizottság figyelemmel kíséri a tagállamok által nyújtott ösztönzők hatékonyságát.

33. cikk

Újrahasználati, újrafeldolgozási és hasznosítási célértékek

(1) 2030. január 1-től a tagállamok elfogadják a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a gyártók vagy – amennyiben a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban kijelölték őket – a gyártói felelősségi szervezetek biztosítsák az alábbi célértékek teljesítését:

- 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) 2032. január 1-től a tagállamok elfogadják az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy a gyártók vagy – amennyiben a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban kijelölték őket – a gyártói felelősségi szervezetek biztosítsák a műanyagok újrafeldolgozására vonatkozó, a hulladékká vált járművekben található műanyagok teljes átlagos tömegének legalább 30 %-át kitevő éves célértéknek a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők általi teljesítését.

Az újrafeldolgozott műanyag tömegéből és az első albekezdésben említett műanyagok össztömegéből ki kell zárni az elasztomereket, a párnázásra használt poliuretán haboktól eltérő, hőre keményedő műanyagokat, valamint az (EU) 2019/1021 rendelet 7. cikkében említett bármely anyagot tartalmazó vagy azzal szennyezett műanyagokat, amennyiben az említett rendelet IV. mellékletében foglalt küszöbértékek túllépésre kerülnek.

34. cikk

A nem inert hulladék lerakásának tilalma

2029. szeptember 1-től a hulladékká vált járművekből származó, az aprításból származó nehéz és könnyű frakciók nem inert hulladékot tartalmazó, hulladékkezelés utáni maradékai nem vehetők át hulladéklerakókban, amennyiben meghaladják a VIII. melléklet G. része 2. pontjának d) alpontjában és 2. pontjának e) alpontjában foglalt határértékeket.

35. 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 kezelésükre irányuló eljárások során keletkező hulladék szállítása megfelel az (EU) 2024/1157 rendeletnek.

(2) A hulladékká vált járműveknek az e cikk (1) bekezdésével összhangban az Unióból harmadik országba történő szállítása csak akkor számít bele a 33. 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 kezelést az e rendeletben meghatározott követelményekkel, valamint a környezet és az emberi egészség védelmére vonatkozóan más uniós jogszabályokban meghatározott követelményekkel egyenértékűnek tekinthető feltételek mellett végezték.

V. FEJEZET

A TULAJDONJOG ÁTRUHÁZÁSA, VALAMINT A HASZNÁLT JÁRMŰVEK ÉS A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEK KÖZÖTTI KÜLÖNBSEGTÉTEL

36. cikk

A használt járművek tulajdonjogának átruházása az Unión belül

(1) A használt jármű tulajdonjogának Unión belüli átruházása céljából a gazdasági szereplőnek olyan dokumentációt kell átadnia az érintett jármű tulajdonjogának megszerzésében érdekelt bármely természetes vagy jogi személy részére, amely igazolja, hogy a szóban forgó jármű nem hulladékká vált jármű, függetlenül az alkalmazott kereskedési technikától, beleértve a gazdasági szereplők számára szervezett aukción, a távollevők között kötött szerződés révén vagy az online platformon megvalósuló adásvételt. Az említett dokumentációnak bizonyítania kell a jármű műszaki alkalmasságát, vagy az I. melléklet szerinti értékelésből kell állnia, amely igazolja, hogy a jármű nem hulladékká vált jármű.

(2) A használt jármű tulajdonjogának az Unión belüli átruházása céljából a gazdasági szereplőnek nem minősülő természetes személyek csak akkor kötelesek benyújtani az (1) bekezdésben említett dokumentációt, ha:

- a) a járművet valamely biztosítótársaság gazdasági totálkárossá nyilvánította;
- b) az értékesítés teljes egészében online platformon keresztül történik, anélkül, hogy az eladó és a vevő vagy a nevükben eljáró bármely személy között sor kerülne a jármű fizikai átadására.

37. cikk

A jármű státusza

(1) A balesetben érintett 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.

(2) 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 annak igazolására, hogy az érintett jármű nem hulladékká vált jármű. Ennek a dokumentációnak az I. melléklet szerinti értékelésből vagy egy érvényes műszaki vizsgálati bizonyítványból kell állnia.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy e rendelet 51. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa ezt a rendeletet az I. mellékletben felsorolt, annak megállapítására szolgáló kritériumok eltávolítása révén, 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.

VI. FEJEZET

HASZNÁLT JÁRMŰVEK KIVITELE HARMADIK ORSZÁGOKBA

38. cikk

A használt járművek harmadik országokba történő kivitele tekintetében illetékes hatóság

(1) A tagállamok kijelölnek egy vagy több, az e fejezetben megállapított kötelezettségek tekintetében felelős illetékes hatóságot.

(2) A tagállamok 2027. szeptember 30-ig értesítik a Bizottságot az (1) bekezdés alapján kijelölt illetékes hatóságok nevéről és címéről. A tagállamok indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatják a Bizottságot az illetékes hatóságok nevében vagy címében bekövetkezett bármely változásról.

39. cikk

A használt járművek kivitelére vonatkozó ellenőrzések és követelmények

(1) 2031. szeptember 1-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 exportálhatók, ha:

a) nem hulladékká vált járművek; valamint

b) a kiviteli nyilatkozat benyújtásának időpontjában közlekedésre alkalmas műszaki állapotban vannak, kivéve ha azokat a 2. cikk (2) bekezdésének f) pontjával és a II. melléklettel 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 jármű-azonosító száma és annak a tagállamnak az azonosítása, ahol a járművet utoljára nyilvántartásba vették;

b) nyilatkozat arról, hogy a használt jármű megfelel az e cikk (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek, vagy adott esetben a II. mellékletben említett igazolás.

(5) A használt jármű kivitelre bocsátásának engedélyezéséről szóló e fejezetnek való megfelelés ellenőrzése érdekében:

a) a 46. cikk (4) bekezdésében említett összekapcsolás működésbe lépéséig a vámhatóságok a 45. cikkel összhangban információt cserélnek és együttműködnek az illetékes hatóságokkal, és szükség esetén figyelembe veszik az ilyen információcserét és együttműködést annak érdekében, hogy lehetővé tegyék a használt jármű kivitelre bocsátását;

b) amint a 46. cikk (4) bekezdésében említett összekapcsolás működésbe lép, a 40. cikket, a 41. cikk (2) és (3) bekezdését és a 43. cikk (3) bekezdését kell alkalmazni, és a 42., a 43. és a 44. cikk szerinti értesítéseket és egyéb információcseréket az említett elektronikus rendszereken keresztül kell végrehajtani.

(6) A kivitelre szánt használt jármű:

a) nem képezheti a 952/2013/EU rendelet 182. cikke szerinti, a nyilatkozattevő nyilvántartásába tett bejegyzés tárgyát;

b) nem képezheti a 952/2013/EU rendelet 185. cikke szerinti önértékelés tárgyát;

40. cikk

A jármű státuszára vonatkozó információk automatizált ellenőrzése

(1) A használt jármű kivitelre bocsátása előtt a vámhatóságoknak a 46. cikk (4) bekezdésében említett elektronikus rendszereken keresztül elektronikusan és automatikusan ellenőrizniük kell, hogy a jármű-azonosító 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 a 2. cikk (2) bekezdésének f) pontjával és a II. melléklettel 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 műszaki állapotra vonatkozó, az (1) bekezdés szerinti nemzeti elektronikus rendszerekben szereplő információknak, a vámhatóságok nem bocsáthatják a szóban forgó járművet kivitelre, és erről e rendszereken keresztül tájékoztatják az érintett természetes vagy jogi személyt.

41. cikk

Kockázatkezelés és vámellenőrzés

(1) A 39. 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. Az e rendelet 40. cikkének sérelme nélkül az ilyen ellenőrzéseknek elsősorban a 952/2013/EU rendeletben meghatározott kockázatelemzésen kell alapulniuk.

(2) Az e cikk (1) bekezdésében említett kockázatkezelésen túlmenően, amint a 46. cikkben említett összekapcsolás működésbe lép, a 46. cikk (1) bekezdésében említett elektronikus rendszereknek tartalmazniuk kell az információkat, a vámhatóságoknak pedig a 46. cikk (4) bekezdésében említett összekapcsoláson keresztül 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 51. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy az e cikk (2) bekezdésében említett megfelelési feltételek meghatározása révén kiegészítse ezt a rendeletet a használt járműveknek az importáló harmadik ország általi behozatalára a környezetvédelemmel és a közúti közlekedésbiztonsággal összefüggésben alkalmazandó különös feltételek tekintetében, amennyiben az adott harmadik ország értesítette a Bizottságot ezekről a feltételekről. E feltételeknek ellenőrizhetőnek kell lenniük a 46. cikk (1) bekezdésében említett elektronikus rendszerekben rendelkezésre álló információk alapján.

(4) A Bizottságnak egy e célra létrehozott online portálon közzé kell tennie és frissítenie kell a hozzá bejelentett, harmadik országok által előírt, környezetvédelemmel vagy közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, a (3) bekezdésben említett egyedi feltételeket.

42. cikk

Felfüggesztés

(1) Ha alapos okkal feltételezhető, hogy a kivitelre szánt használt jármű esetleg nem felel meg e fejezet követelményeinek, a vámhatóságoknak azonnal fel kell függeszteniük a használt jármű kivitelre bocsátását, haladéktalanul értesíteniük kell a 38. 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, beleértve 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.

43. cikk

Kivitelre bocsátás

(1) Ha egy használt jármű kivitelre bocsátása a 42. cikknek megfelelően felfüggesztésre került, a használt járművet akkor lehet kivitelre bocsátani, ha a kivitelre bocsátással kapcsolatos minden más előírás és alakítás mellett a következő feltételek valamelyike teljesül:

- a) a 38. cikk szerint kijelölt illetékes hatóságok a felfüggesztés kezdetétől számított négy munkanapon belül nem kérték a vámhatóságokat a felfüggesztés fenntartására; vagy
- b) a 38. 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 46. cikk (4) bekezdésében említett összekapcsoláson keresztül automatikusan értesíteniük kell a jármű Unión kívülre történő kilépéséről az utolsó nyilvántartásba vétel szerinti tagállam járműnyilvántartó hatóságát. A járműnyilvántartó hatóságnak nemzeti járműnyilvántartásában rögzítenie kell, hogy a járművet harmadik országba exportálták.

44. cikk

A kivitelre bocsátás megtagadása

(1) Ha az illetékes hatóság megállapítja, hogy az a használt jármű, amelynek tekintetében a 42. cikkel összhangban értesítést küldtek a felfüggesztésről, nem felel meg ennek a fejezetnek, az illetékes hatóságnak 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.

45. cikk

Együttműködés a hatóságok között és információcsere

(1) A tagállamok illetékes hatóságai kétoldalú információcsere révén kölcsönösen segítik 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 hatóságai harmadik országok közigazgatási hatóságaival is együttműködnek. Ez magában foglalhatja a vonatkozó információk megosztását, közös ellenőrzések lefolytatását és a kölcsönös segítségnyújtás egyéb formáit, a használt járművek kivételére vonatkozó jogszabályoknak való megfelelés biztosításához szükséges mértékben.

(3) A tagállami vámhatóságok és illetékes hatóságok a 952/2013/EU rendelet 47. cikkének (2) bekezdésével összhangban együttműködnek egymással, és – többek között elektronikus úton – megosztják 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 közölhetik a piaci szereplő vagy a kereskedő letelepedésének helye szerinti tagállam illetékes hatóságával a feladataik elvégzése során szerzett vagy a részükre bizalmas alapon nyújtott bizalmas információkat.

(4) Amennyiben az illetékes hatóságok az (1)–(3) bekezdéssel összhangban jutottak információhoz, az említett információkat közölhetik más tagállamok illetékes hatóságaival.

(5) A kockázattal kapcsolatos információk cseréjét az alábbiak szerint kell lefolytatni:

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 az illetékes hatóságok között – más tagállamok illetékes hatóságait is beleértve – a 952/2013/EU rendelet 47. cikkének (2) bekezdésével összhangban.

46. cikk

Elektronikus rendszerek

(1) A jármű-azonosító számok, valamint a járművek nyilvántartására és műszaki alkalmasságára vonatkozó egyéb információk cseréjére a Bizottság által kifejlesztett MOVE-HUB elektronikus rendszert kell használni a nemzeti járműnyilvántartások és a járművek műszaki alkalmasságára 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 járműnyilvántartásokkal, valamint a rendszerrel összekapcsolt, a járművek műszaki alkalmasságára 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 39. cikkben, a 40. cikk (1) bekezdésében és a 41. cikkben meghatározott követelményeknek;
- c) az uniós egyablakos vámügyintézési környezettel való összekapcsolás az (EU) 2022/2399 rendelettel összhangban az adatcsere céljából, valamint a 40. cikk (1) bekezdésében és a 41. cikk (2) bekezdésében említett információcsere folyamatának és a 42., a 43. és a 44. cikkben említett értesítéseknek a támogatása;
- d) a harmadik országokkal a 45. cikk (2) bekezdése alapján folytatott együttműködés céljából az elektronikus információcsere lehetővé tétele azon harmadik országok illetékes hatóságaival, amelyek a 41. cikk (2) bekezdése szerint értesítették a Bizottságot a használt járművek behozatalára vonatkozó különös feltételekről.

(3) A tagállamok összekapcsolják nemzeti járműnyilvántartásaikat és a járművek műszaki alkalmasságára vonatkozó nemzeti elektronikus rendszereiket az (1) bekezdésben említett MOVE-HUB elektronikus rendszerrel. Ennek az összekapcsolódásnak az (5) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktus elfogadásától számított két éven belül működésbe kell lépnie.

(4) A Bizottság összekapcsolja az e cikk (1) bekezdésében említett MOVE-HUB rendszert az (EU) 2022/2399 rendelet 4. cikkével létrehozott európai uniós egyablakos vámügyi tanúsítványcseres-rendszerrel annak érdekében, hogy végre lehessen hajtani a 40. cikkben és a 41. cikk (2) bekezdésében említett automatizált ellenőrzéseket, valamint a 42., a 43. és a 44. cikkben említett értesítéseket. Ennek az összekapcsolódásnak az e cikk (5) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktus elfogadásától számított négy éven belül működésbe kell lépnie.

(5) A Bizottság 2028. szeptember 30-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 intézkedéseket, a MOVE-HUB elektronikus rendszerhez való kapcsolódás feltételeit, a nemzeti rendszerek által továbbítandó adatokat és ezen adatok összekapcsolt nemzeti rendszereken keresztül történő továbbításának formátumát. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az 52. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

VII. FEJEZET
VÉGREHAJTÁS

47. cikk

Ellenőrzések

(1) 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. E stratégiák keretében rendelkezni kell az e cikk (2), (3) és (4) bekezdésében említett ellenőrzésekről.

(2) 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 esetlegesen részt vesznek a hulladékká vált járművek gyűjtésében, kezelésében és exportjában, vagy használt pótalkatrészek és alkotóelemek értékesítésében.

(3) A naptári évenként ellenőrzésnek alávetendő, (2) bekezdésben felsorolt gazdasági szereplők teljes számát úgy kell kiszámítani, hogy az a (2) bekezdés a) és b) pontjában felsorolt gazdasági szereplők legalább 10 %-a legyen.

(4) A tagállamok a használt járművek kivitelével kapcsolatban is rendszeres és kockázatalapú ellenőrzéseket végeznek, hogy ellenőrizzék a 39. cikknek való megfelelést.

(5) Annak érdekében, hogy meg tudják különböztetni a használt járműveket a hulladékká vált járművektől, a tagállamok illetékes hatóságai a 36. 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.

(6) Amennyiben valamely tagállam illetékes hatóságai megállapítják, hogy egy tervezett használtjármű-szállítmány egy vagy több hulladékká vált járművet is érint, a feltételezhetően hulladékká vált járművek megfelelő elemzésének, ellenőrzésének és tárolásának költségei az érintett járművek szállítását szervező személyekre terhelhetők.

48. 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, a bontási igazolásoknak, a használt járművek kivitelének nyomon követésével, valamint a hulladékká vált járművek illegális kezelésének és kivitelének megelőzésével kapcsolatos végrehajtási politikák és tevékenységek kidolgozása és végrehajtása terén.

(2) A tagállamok két- vagy többoldalú együttműködést folytatnak egymással a hulladékká vált járművek illegális kezelése és kivitele megelőzésének és felderítésének megkönnyítése, valamint a hiányzó járművek problémájának kezelése érdekében. A 46. 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, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményként nem engedélyezett javítási és karbantartási szolgáltatókra, valamint más olyan létesítményekre és gazdasági szereplőkre vonatkozó releváns információkat, amelyek a hulladékká vált járművek kezelésével kapcsolatos műveleteket végezhetnek. A meglévő struktúrákon – például végrehajtási hálózatokon, ügynökségeken és az e rendelet 52. cikke alapján létrehozott bizottságon – belül rendszeresen megosztják egymással a hulladékká vált járművekkel kapcsolatos jogellenes tevékenységekre, a végrehajtási intézkedésekre és az együttes fellépésekre vonatkozó információkat, tapasztalatokat és ismereteket.

A járműnyilvántartási adatok cseréje magában foglalja a más tagállamok illetékes hatóságaival végzett ellenőrzések jellegére, eredményeire és az ellenőrzési teljesítményre vonatkozó adatokhoz való hozzáférést és azok cseréjét e rendelet végrehajtásának megkönnyítése érdekében.

(3) A tagállamok értesítik a Bizottságot állandó személyzetük azon tagjairól, akik az e cikk (2) bekezdésében és a 45. cikkben említett együttműködésért felelősek.

49. cikk

Szankciók

2029. szeptember 1-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, 26–31. cikkének, valamint 33., 34., 36., 37. és 39. cikkének megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak, 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.

50. cikk

Jelentéstétel a Bizottságnak

(1) 2029. szeptember 1-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 hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőktől 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 szárazra fektetett, 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 harmadik országból importált vagy további kezelés céljából szállított, hulladékká vált járművek száma és tömege;
- g) a kivitelre bocsátott használt járművek száma és az importált használt járművek száma;
- h) a kiadott bontási igazolások száma;

- i) 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;
- j) a d) pontban említettől eltérő módon kezelt, hulladékká vált járművek mennyisége és tömege;
- k) a feltöltésre használt, hulladékká vált járművek mennyisége és tömege;
- l) a 33. cikkben meghatározott célértékeknek a tagállamban működő valamennyi, hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplő által elért aránya;
- m) a 29. cikk (2) bekezdésében meghatározott mentesség alkalmazása és a jelentéstevő tagállam általi nyomon követésének módja;
- n) a gyártói felelősségi szervezetekre vonatkozó adatok, beleértve az általuk képviselt jogi személyek nevét;
- o) a 21. cikk végrehajtásáról szóló adatok;
- p) a hulladékká vált járművekből eltávolított, releváns mennyiségű kritikus fontosságú nyersanyagot tartalmazó alkatrészek és alkotóelemek mennyisége, valamint az ilyen alkatrészekből és alkotóelemekből visszanyert kritikus fontosságú nyersanyagok mennyisége.

Az első albekezdésben 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 alkalmasnak 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:

- a) a 32. cikkel összhangban az alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatának, újragyártásának és felújításának előmozdítása érdekében bevezetett ösztönzőket és azok becsült hatását;
- b) az e rendelet megsértése esetére a 49. cikkel összhangban elfogadott, nemzeti jogukban előírányzott büntetések és egyéb szankciók alkalmazását, ideértve a bejelentett jogsértések típusainak és a meghozott intézkedések típusainak a felsorolását;

c) a 47. cikkel összhangban végzett ellenőrzések eredményeit;

d) a „hulladékká vált jármű” és a „használt jármű” fogalom meghatározásának alkalmazási módját, beleértve 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 2032. szeptember 1-ig kell benyújtani a Bizottságnak.

A Bizottság felülvizsgálja a tagállamok által benyújtott jelentéseket, és jelentéseket készít és tesz közzé a kapott információkról az e rendelet tagállamokban történő végrehajtására értékelés alátámasztása érdekében, valamint annak érdekében, hogy megkönnyítse a tagállamokban alkalmazott bevált 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, beleértve a következőket:

i. az (1) bekezdés i), j), k) és p) pontjában említett célokból eltávolított alkatrészek, alkotóelemek és anyagok mennyiségének és tömegének meghatározására szolgáló módszertan;

ii. az újrafeldolgozott hulladék tömegének meghatározására szolgáló módszertan, beleértve a számítási pontok és mérési pontok meghatározását, valamint szükség esetén átlagos veszteségráták alkalmazásának lehetőségét;

iii. a 33. cikkben említett újrahasználati, újrafeldolgozási és hasznosítási célértékek elérésének kiszámítására és ellenőrzésére szolgáló módszertan, ideértve a hulladékká vált járműveknek a 27. cikkben és a VIII. melléklet G. részének 3. pontjában említett egyéb hulladékkal együtt történő aprítását is;

b) az (1) bekezdésben említett, a Bizottság felé történő jelentéstétel, valamint a minőség-ellenőrzési jelentés formátuma.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat 2029. március 31-ig az 52. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(6) A gyártók, a gyártói felelősségi szervezetek, a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők 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.

VIII. FEJEZET

FELHATALMAZÁS ÉS BIZOTTSÁGI ELJÁRÁS

51. 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 (3) bekezdésében, az 5. cikk (6) bekezdésében, a 6. cikk (6)–(9) bekezdésében, a 7. cikk (3) bekezdésében, a 11. cikk (4) bekezdésében, a 12. cikk (2) bekezdésében, a 21. cikk (2) bekezdésében, a 22. cikk (6) bekezdésében, a 26. cikk (3) bekezdésében, a 37. cikk (3) bekezdésében és a 41. cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt éves időtartamra szól 2026. augusztus 13-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam letelte 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 (3) bekezdésében, az 5. cikk (6) bekezdésében, a 6. cikk (6)–(9) bekezdésében, a 7. cikk (3) bekezdésében, a 11. cikk (4) bekezdésében, a 12. cikk (2) bekezdésében, a 21. cikk (2) bekezdésében, a 22. cikk (6) bekezdésében, a 26. cikk (3) bekezdésében, a 37. cikk (3) bekezdésében és a 41. cikk (3) 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 (3) bekezdése, az 5. cikk (6) bekezdése, a 6. cikk (6)–(9) bekezdése, a 7. cikk (3) bekezdése, a 11. cikk (4) bekezdése, a 12. cikk (2) bekezdése, a 21. cikk (2) bekezdése, a 22. cikk (6) bekezdése, a 26. cikk (3) bekezdése, a 37. cikk (3) bekezdése és a 41. cikk (3) 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.

52. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2008/98/EK irányelv 39. cikkével létrehozott bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

IX. FEJEZET
MÓDOSÍTÁSOK

53. cikk

Az (EU) 2023/1542 rendelet módosításai

Az (EU) 2023/1542 rendelet I. melléklete e rendelet XII. mellékletével összhangban módosul.

54. cikk

Az (EU) 2019/1020 rendelet módosításai

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

55. cikk

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

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

X. FEJEZET
ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

56. cikk

Felülvizsgálat

(1) 2035. december 31-ig 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. Adott esetben a jelentést az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslatnak kell kísérnie.

(2) Figyelembe véve a műszaki fejlődést és a tagállamokban összegyűlt gyakorlati tapasztalatokat, valamint az 1907/2006/EK rendelet felülvizsgálatát, ebben a jelentésében a Bizottság értékeli a következőket:

- a) a rendelet hatálya kiterjesztésének szükségessége, különösen a II. és III. fejezetnek, valamint a IV. fejezet II. szakaszának rendelkezéseit a 168/2013/EU rendelet 4. cikke (2) bekezdésében meghatározott L kategóriájú járművekre, valamint az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott M₂, M₃, N₂, N₃ és O kategóriájú járművekre;
- b) annak szükségessége, hogy az alkalmazandó rendelkezések hatályát ki kell-e terjeszteni a többlépcsős típusjávahagyás keretében típusjávahagyással rendelkező járművekre és a lakóautókra, valamint e rendelet hatályát ki kell-e terjeszteni a lakókocsikra;
- c) e rendelet hatálya kiterjesztésének – különösen a VI. fejezet rendelkezéseinek a 168/2013/EU rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében meghatározott L kategóriájú járművekre való kiterjesztésének – szükségessége;
- d) a járművekben 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;

- e) a hulladékká vált járművek kezelésére vonatkozóan a IV. fejezetben meghatározott intézkedések, ideértve a 33. cikkben meghatározott célértékek szintjét és azok felülvizsgálatának szükségességét;
- f) e rendelet hatálya kiterjesztésének szükségessége a 33. cikkben meghatározott újrafeldolgozási célszintek tekintetében azokra a járműkategóriákra, amelyekre e rendelet értelmében a 33. cikk nem alkalmazandó;
- g) jogsértések, valamint a 49. cikkben meghatározott szankciók hatékonysága, arányossága és visszatartó ereje;
- h) az 5. cikk módosításának szükségessége;
- i) az, hogy milyen mértékben sikerült megoldani a hiányzó járművek által jelentett problémát, ideértve a hiányzó járművek számára és a használt járművek kivételére vonatkozó intézkedések hatására vonatkozó becsléseket, valamint a járművek nyomomonkövethetőségének kérdésével foglalkozó további intézkedések bevezetésének szükségessége;
- j) az újrafeldolgozottműanyag-tartalomra vonatkozó követelmények, ideértve az e rendelet 6. cikkének (1)–(4) bekezdésében meghatározott, az Unión belüli és kívüli újrafeldolgozó létesítményekre vonatkozó célértékeket és kötelezettségeket, valamint az ennek alapján történő felülvizsgálat szükségessége, ideértve az acéllal és az alumíniummal kapcsolatos fejleményeknek az e rendelet 6. cikkének (7) és (8) bekezdésével, valamint más vonatkozó uniós jogszabályokkal, például az (EU) 2025/40 rendelettel vagy az (EU) 2024/1781 rendelettel kapcsolatos értékelését a koherencia és az összehangolás biztosítása érdekében;
- k) a más tagállamban hulladékká váló járművek tekintetében a 22. cikkben létrehozott költségmegosztási mechanizmus, és e mechanizmus felülvizsgálatának szükségessége;
- l) a járművek életciklusuk végén történő magas színvonalú újrafeldolgozását esetlegesen befolyásoló folyamatokra vonatkozó rendelkezések;
- m) a nemzeti műszaki alkalmassági követelmények közötti különbségek hatása a használt járművek kivételére;
- n) a nemzeti jármű-nyilvántartási rendszerek és a határokon átnyúló információcsere hatékonysága, interoperabilitása és megbízhatósága a járművek teljes életciklusuk alatti pontos azonosításának, állapotának és nyomomonkövethetőségének biztosítása terén, különös tekintettel a következőkre:
 - i. a nyilvántartásból való ideiglenes törlés hatása a járműnyilvántartás pontosságára, hozzáférhetőségére és nyomomonkövethetőségére, ideértve a hiányzó járművek azonosításában betöltött szerepét is;
 - ii. a járművek nyilvántartásból való törlésére vonatkozóan az egész Unióban érvényes minimumkövetelmények szükségessége, például a maximális időtartam és szigorú megújítási feltételek meghatározása a járművek nyomomonkövethetőségének megerősítése és illegális kezelésük megelőzése érdekében.

(3) A Bizottság 2033. december 31-ig felülvizsgálja a gumiabroncsok újrafeldolgozásából származó bioalapú műanyag-tartalom és elasztomerek új járművekben való használatával kapcsolatos technológiai fejlettség, környezeti és gazdasági teljesítmény és rendelkezésre állás helyzetét, figyelembe véve az (EU) 2018/2001 irányelv 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági kritériumokat és az (EU) 2024/1781 rendelet alapján a gumiabroncsokra vonatkozóan megállapítandó fenntarthatósági kritériumokat.

(4) Adott esetben és az (3) bekezdésben említett felülvizsgálat alapján a Bizottság jogalkotási javaslatot terjeszthet elő a következők céljából:

- a) a járművekben használt műanyagokban lévő bioalapú alapanyagokra vonatkozó fenntarthatósági követelmények megállapítása;
- b) a járművekben használt műanyagokban a bioalapú alapanyagok alkalmazásának növelésére vonatkozó célértékek meghatározása;
- c) a járművek gumibroncsainak újrafeldolgozásából származó elasztomerek használatára vonatkozó célértékek meghatározása;
- d) annak értékelése, hogy a b) pontban említett célértékek milyen mértékben kombinálhatók a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott célértékekkel, illetve milyen mértékben egészíthetik ki azokat;
- e) annak értékelése, hogy a c) pontban említett célértékek milyen mértékben kombinálhatók a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott célértékekkel;
- f) adott esetben a bioalapú műanyag (EU) 2025/40 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének 53. pontjában szereplő fogalommeghatározásának, a műanyag e rendelet 3. cikke (1) bekezdésének 9. pontjában szereplő fogalommeghatározásának, valamint az e rendelet 6. cikkének (1) bekezdésében meghatározott, az újrafeldolgozott műanyagra vonatkozó célértékek körének módosítása;
- g) adott esetben a 6. cikk (2) bekezdésében említett számítási és ellenőrzési módszertan, valamint az Unióban és harmadik országokban található, gumibroncsokból elasztomereket feldolgozó létesítményekre vonatkozó követelmények módosítása.

(5) Adott esetben a hulladékká vált járművek hatékony és egységes nyomonkövethetőségének biztosítása érdekében és a (2) bekezdés n) pontjában említett felülvizsgálat alapján a Bizottság jogalkotási javaslatot terjeszthet elő a járművek nyilvántartásból való törlésére vonatkozóan az egész Unióban érvényes szabályokról.

(6) A Bizottság a 10. cikk szerint tett nyilatkozatok alapján 2031. augusztus 14-ig értékeli, hogy a gyártók jó úton haladnak-e afelé, hogy megfeleljenek a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott, az újrafeldolgozott műanyagra vonatkozó célértékeknek. Az értékelésben különösen a következőket kell megvizsgálni:

- a) a megfelelő műanyag-újrafeldolgozási technológiák rendelkezésre állása;
- b) az újrafeldolgozott műanyag megfelelő rendelkezésre állása;
- c) az újrafeldolgozott műanyagnak az előírt biztonsági szinthez viszonyított minőségi szintje; valamint
- d) az újrafeldolgozott műanyagra vonatkozó célértékek elérésének technikai és gazdasági nehézségei.

Az említett értékelés alapján a Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatot nyújthat be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott célértékek módosítására annak érdekében, hogy eltérést biztosítson az ott meghatározott minimális százalékos arányok hatályától, ütemezésétől vagy szintjétől.

57. cikk

Hatályon kívül helyezés és átmeneti rendelkezések

(1) A 2000/53/EK irányelv 2028. szeptember 1-től hatályát veszti.

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

- a) a 4. cikk (2) bekezdése és a II. melléklet 2032. augusztus 31-ig; azonban a 2000/53/EK irányelv II. mellékletének 5. a), 5. b) i., 5. b) ii. és 16. bejegyzése 2026. augusztus 13-tól nem alkalmazandó;
- 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 2029. augusztus 31-ig;

- c) a 6. cikk (3) bekezdésének első albekezdése és az I. melléklet 2029. augusztus 31-ig;
 - d) a 7. cikk (2) bekezdésének b) pontja 2030. december 31-ig;
 - e) a 9. cikk (1a) bekezdésének első és harmadik albekezdése, a 9. cikk (1b) és a 9. cikk (1d) bekezdése 2029. augusztus 31-ig;
 - f) a 9. cikk (1a) bekezdésének második albekezdése 2031. augusztus 31-ig.
- (2) A 2005/64/EK irányelv 2032. augusztus 31-től hatályát veszti.

A 6. cikkének (3) bekezdése ugyanakkor már 2029. augusztus 31-én hatályát veszíti.

(3) A hatályon kívül helyezett irányelvekre való hivatkozásokat erre a rendeletre való hivatkozásként, az e rendelet XV. mellékletében foglalt megfelelési táblázatokkal összhangban kell értelmezni.

(4) E rendelet 8. cikkének (2) bekezdésétől eltérve, 2032. augusztus 14-ig, amennyiben a cikk e rendelet 4. cikkére hivatkozik, az ilyen hivatkozást a 2005/64/EK irányelv 5. cikkére való hivatkozásként kell értelmezni.

E rendelet 8. cikkének (2) bekezdésétől eltérve, 2032. augusztus 14-ig, amennyiben a cikk e rendelet 5. cikkére hivatkozik, az ilyen hivatkozást a 2005/64/EK irányelv 6. cikkének (2) bekezdésére való hivatkozásként kell értelmezni.

58. cikk

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

- (1) A 14. cikk csak a 30. cikk, a 31. cikk és a 35. cikk (1) bekezdése tekintetében alkalmazandó Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.
- (2) A 15–29. cikk, a 32. a 33. és a 34. cikk, valamint a 35. cikk (2) bekezdése nem alkalmazandó Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.
- (3) A 47. cikk (2) bekezdésének a) pontja és a 47. cikk (3) bekezdése nem alkalmazandó Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.
- (4) A 48. 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 48. 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 49. cikk nem alkalmazandó Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban 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 27–29. cikk, a 33. cikk és a 34. cikk tekintetében.
- (7) Az 50. cikk (1) bekezdésének c), d), h), i) iii., i) iv., i) v., j), k), l), m), n) és o) pontja, valamint az 50. cikk (3) bekezdésének a) pontja nem alkalmazandó Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.

59. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

- (1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.
- (2) Ezt a rendeletet 2028. szeptember 1-től kell alkalmazni.

A 4. cikk (3) bekezdését, az 5. cikk (2)–(9) bekezdését, a 6. cikk (4)–(9) bekezdését, a 6. cikk (11) bekezdését, a 7. cikk (3) bekezdését, a 7. cikk (4) bekezdését, a 9. cikk (7) bekezdését, a 11. cikk (4) bekezdését, a 12. cikk (2) bekezdését, a 13. cikk (6) bekezdését, a 14. cikk (4) bekezdését, a 15. cikk (6) bekezdését, a 21. cikk (2) bekezdését, a 22. cikk (6) bekezdését, a 26. cikk (3) bekezdését, a 37. cikk (3) bekezdését, a 41. cikk (3) bekezdését, a 46. cikk (5) bekezdését és az 50. cikk (5) bekezdését azonban 2026. szeptember 14-től kell alkalmazni, az 53. cikket 2026. augusztus 13-tól kell alkalmazni, az 55. cikket pedig 2032. szeptember 1-től kell alkalmazni.

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

Kelt Strasbourgban, 2026. július 8-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

R. METSOLA

a Tanács részéről

az elnök

T. BYRNE

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:

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.

Ha az A. részben foglalt kritériumok egyike sem teljesül, a járművet a B. részben foglalt kritériumokkal összhangban is értékelni kell. Ha a B. részben foglalt kritériumok közül egy vagy több teljesül, műszaki értékelés határozza meg, hogy mely javítások szükségesek a 2014/45/EU irányelv szerinti műszaki vizsgálati bizonyítvány megszerzéséhez abban a tagállamban, ahol a járművet a javítás előtt nyilvántartásba vették. E műszaki értékelés alapján a jármű tulajdonosa eldönti, hogy le kívánja-e selejtezni a járművet.

Ha a műszaki értékeléstől számított öt éven belül a jármű tulajdonosa nem szerzi meg a 2014/45/EU irányelv szerinti műszaki vizsgálati bizonyítványt, a járművet hulladékká vált járműnek kell tekinteni. Az említett ötéves időszak alatt ez a műszaki értékelés dokumentálja, hogy a jármű nem hulladékká vált jármű.

Az e mellékletben említett értékelést független járműipari szakértőnek kell elvégeznie. A tagállamok létrehozhatják azon független járműipari szakértők zárt listáját, akik ezeket az értékeléseket elvégezhetik.

A jármű tulajdonosának kérésére a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam illetékes hatóságai vagy annak valamely kijelölt, engedélyezésre jogosult szerve mentesítheti az e melléklet értelmében hulladékká vált járműnek minősülő járművet e státusz alól, ha az érintett jármű javítás alatt áll.

A. RÉSZ

A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEK ÉRTÉKELÉSÉRE VONATKOZÓ KRITÉRIUMOK

A jármű akkor minősül hulladékká vált járműnek, ha az alábbi kritériumok közül egynek vagy többnek megfelel:

- a) darabokra vágták vagy alkatrészeinek újrahasználatra céljából szétbontották;
- b) kiegészített olyan mértékben, hogy a motortér vagy az utastér teljesen megsemmisült;
- c) vízbe merült, úgy, hogy a víz ellepte a műszerfalat;
- d) a jármű alábbi alkotóelemei közül műszaki szempontból egy vagy több nem javítható és nem cserélhető ki:
 - i. a földdel érintkező alkotóelemek (például gumibroncsok és kerekek), felfüggesztés, kormányberendezés, fék és ezek kezelőszervei;
 - ii. ülésrögzítők és -csatlakozók;
 - iii. légzsákok, előfeszítők, biztonsági övek és perifériás működtetőelemeik;
 - iv. a jármű teste és alváza vagy karosszériája;

- e) szerkezeti és biztonsági alkotóelemeinek olyan visszafordíthatatlan műszaki hibái vannak, amelyek miatt ezek nem cserélhetők;
- f) a járművet kezelés céljából átadták egy gyűjtőhelynek vagy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítménynek;
- g) valamely biztosítótársaság járműipari szakértő által végzett műszaki értékelés alapján műszaki totálkárosnak nyilvánította.

B. RÉSZ

A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ INDIKATÍV KRITÉRIUMOK LISTÁJA

Ha az A. részben foglalt kritériumok egyike sem teljesül, a járművet a következő kritériumok alapján is értékelni kell:

- a) a járművet hátrahagyták vagy hiányoznak az azonosítását lehetővé tevő eszközök, különösen a jármű-azonosító szám;
- b) a jármű nincs megfelelően védve a tárolás, szállítás, be- és kirakodás során bekövetkező károktól;
- c) a jármű műszaki vizsgálati bizonyítvány megszerzéséhez elegendő műszaki állapotba hozásához szükséges költségeknek és a jármű jelenlegi értékének az összege meghaladja a jármű javítás utáni becsült piaci értékét;
- d) a jármű vízbe merült, és a víz nem érte el a műszerfalat, de károsodást okozott a motorban vagy az elektromos rendszerben;
- e) a jármű üzemanyagot vagy üzemanyaggőzt bocsátott ki, ami tűz- és robbanásveszélyt jelent;
- f) a jármű cseppfolyósítottgáz-rendszeréből gáz szivárgott ki, ami tűz- és robbanásveszélyt jelent;
- g) a jármű működéséhez használt folyadékok (üzemanyag, fékfolyadék, fagyálló folyadék, akkumulátorsav, elektrolitoldat, hűtőfolyadék) ömlöttek ki, ami vízszennyezési kockázatot jelent;
- h) a jármű bontásra került; vagy
- i) egy vagy több belépési pontját lehegesztették vagy szigetelőhab segítségével lezárták.

II. MELLÉKLET

A KÜLÖNLEGES KULTURÁLIS JELENTŐSÉGGEL BÍRÓ JÁRMŰKÉNT TÖRTÉNŐ ELISMERÉSRE VONATKOZÓ
KRITÉRIUMOK

1. A jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam illetékes hatóságai vagy annak valamely kijelölt engedélyező szerve akkor ismeri el a járművet különleges kulturális jelentőséggel bíró járműként, ha az megfelel az alábbi kritériumok mindegyikének:
 - a) a jármű tulajdonosa vagy a nyilvántartásba vétel szerinti tagállam illetékes hatóságai dokumentálták a jármű egyedi történelmi vagy kulturális értékét vagy jelentőségét vagy az az (EU) 2018/858 rendelettel vagy a nemzeti joggal összhangban egyedileg jóváhagyott, egyetlen módosított vagy rendelkezésre készült jármű;
 - b) a jármű tulajdonosa 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 a jármű-azonosító számmal vagy sorozatszámmal, vagy a gyártó által megadott vagy egy illetékes hatóság által kiadott egyéb azonosítóval.

A jármű tulajdonosának kérésére a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam illetékes hatóságai igazolást állítanak ki, amelyben elismerik, hogy a jármű különleges kulturális jelentőséggel bír, amennyiben teljesülnek az e pont első albekezdésében meghatározott kritériumok.

A jármű tulajdonosának kérésére a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállam illetékes hatóságai visszavonják az e pont második albekezdésében említett engedélyt.
2. A különleges kulturális jelentőséggel bíró jármű tulajdonosa biztosítja, hogy:
 - a) a járművet az uniós vagy a nemzeti jog szerint környezetvédelmi szempontból megfelelő módon tárolják, szállítják vagy használják;
 - b) az 1. pont második albekezdésben említett igazolást kérésre a vámhatóság rendelkezésére bocsátják vagy részére hozzáférhetővé teszik.
3. A jármű 1. és 2. pontban foglalt kritériumoknak való megfelelését legalább ötévente, illetve tulajdonosváltás esetén ellenőrizni kell.

III. MELLÉKLET

AZ ÚJRAHASZNÁLHATÓSÁGI, AZ ÚJRAFELDOLGOZHATÓSÁGI ÉS A HASZNOSÍTHATÓSÁGI ARÁNY KISZÁMÍTÁSA

E melléklet alkalmazásában „referenciajármű” a járműtípus azon változata, amelyet a típusjóváahagyó hatóság a gyártóval folytatott konzultáció alapján és az 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 referenciajárművek 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 újrahasználhatóság, újrafeldolgozhatóság és hasznosíthatóság tekintetében legproblematicusabbnak megítélt változatot egy járműtípuson belül, ki kell választani egy referenciajárművet, mégpedig:
 - a) M₁ kategóriájú járművek esetében minden egyes, az (EU) 2018/858 rendelet I. melléklete C. részének 2. pontjában meghatározott „felépítménytípusból”;
 - b) N1 kategóriájú járművek esetében minden egyes, „felépítménytípusból”, úgy mint például teherkocsi, járóképes alváz, kisteherautó.
5. A gyártó az alkatrészek anyagának és tömegének ellenőrzése céljából rendelkezésre bocsátja a típusjóváahagyó hatóság által szükségesnek ítélt járműveket és alkatrészeket.

B. RÉSZ

1. Ahhoz, hogy az alkotóelemeket vagy alkatrészeket újrahasználhatónak lehessen tekinteni, azoknak könnyen és roncsolásmentesen eltávolíthatóknak kell lenniük.
2. Az újrahasználható alkatrészek, alkotóelemek és anyagok teljes tömegét 100 %-ban újrahasználhatónak, újrafeldolgozhatónak és hasznosíthatónak kell tekinteni.

3. A VIII. melléklet B. részének 1., 2. és 3. pontjában felsorolt alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat 0 %-ban újrahasználhatónak és 100 %-ban újrafeldolgozhatónak és hasznosíthatónak kell tekinteni. A VIII. melléklet E. részében felsorolt alkatrészeket és alkotóelemeket 0 %-ban újrahasználhatónak és 100 %-ban újrafeldolgozhatónak és hasznosíthatónak kell tekinteni. A módszertannak biztosítania kell, hogy a VIII. melléklet olyan módosítása esetén, amely az említett melléklet E. részében felsorolt alkatrészek és alkotóelemek jegyzékének bővüléséhez vezet, az újonnan hozzáadott alkatrészeket és alkotóelemeket 0 %-ban újrahasználhatónak és 100 %-ban újrafeldolgozhatónak és hasznosíthatónak tekintsék majd.
 4. Az újrahasználhatósági, az újrafeldolgozhatósági és a hasznosíthatósági arány kiszámításának összhangban kell állnia a körforgásossági stratégiával, és követnie kell az életciklus végi kezelési technológiák technológiai fejlődését.
-

IV. MELLÉKLET

AZ ANYAGOKBAN, ALKATRÉSZEKBE ÉS ALKOTÓELEMEKBEN AZ 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 forgalmazott járművekben való felhasználásra szánt, 2003. július 1. után forgalmazott pótalkatrészek – a kerék-kiegyensúlyozó súlyok, az elektromotorok szénkeféi és a fékbetétek kivételével – mentesülnek az 5. cikk (4) bekezdésének hatálya alól.

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és hatályának vége	Az 5. cikk (6) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
--	---	---

Ólom mint ötvözőelem

1. a) Acél megmunkálási célokra és darabárúként tűzihorganyzott acél alkotóelemek, 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	
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 típusjóváhagyást 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⁾	A 2027. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	
2. c) iii. Alumíniumöntvény ötvözetek legfeljebb 0,3 tömegszázalék ólomtartalommal, feltéve, hogy az ólom ólomtartalmú alumíniumhulladék újrafeldolgozásából ered	A 2026. december 31. után típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek ⁽¹⁾	

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és hatályának vége	Az 5. cikk (6) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
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	

Ólom és ólomvegyületek az alkotóelemekben

5. (törölve)		
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 erőátvitelirendszer-alkalmazásokban, legfeljebb 0,5 tömegszázalék ólomtartalommal	A 2009. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	

Az alábbi alpontokban meghatározott elektromos és elektronikus alkalmazásokhoz használt forrasztanyagokban vagy bevonatokban található ólom

8. a) Elektromos és elektronikus alkotóelemek áramköri lapra való rögzítésére szolgáló ólomtartalmú forrasztanyagokban, illetve az alumínium elektrolitkondenzátor kivételével a csatlakozótűkön vagy áramköri lapokon lévő egyéb alkotóelemek érintkezőinek bevonatában található ólom	A 2016. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X (³)
8. b) Ólom nem elektromos áramköri panelekre vagy üvegfelületre való forrasztáshoz használt forrasztanyagban	A 2011. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X (³)

Homogén anyagok, alkatrészek és alkotóelemek	A mentesség alkalmazási köre és hatályának vége	Az 5. cikk (6) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
8. c) Ólom alumínium elektrolitkondenzátorok érintkezőinek bevonatában	A 2013. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X ⁽³⁾
8. d) Ólom forrasztóanyagban üvegre való forrasztáshoz légtömégmérő 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⁾
8. f) i. Ólom, rugalmas tűs csatlakozórendszerekben	A 2017. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X ⁽³⁾
8. f) ii. Ólom, rugalmas tűs csatlakozórendszerekben, a járműkábelköteg csatlakozóak érintkező felülete kivételével	A 2024. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X ⁽³⁾
8. g) i. Ólom tokozott flip chip integrált áramkörökben a félvezető chip és a hordozó között működőképes elektronikus kapcsolatot lehetővé tevő forrasztóanyagban	A 2022. október 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X ⁽³⁾
8. g) ii. Ólom tokozott flip chip integrált áramkörökben a félvezető chip és a hordozó között működőképes elektronikus kapcsolatot lehetővé tevő forrasztóanyagban, amennyiben ez az elektronikus kapcsolat az alábbiak bármelyikére épül: 1. 90 nm-es vagy annál nagyobb félvezető technológiai csomópont; 2. 300 mm ² -es vagy annál nagyobb egyedülálló chip bármely félvezető technológiájú csomópontban; 3. 300 mm ² -es vagy annál nagyobb chip, vagy 300 mm ² -es vagy annál nagyobb szilícium távtartó rétegek több, egymásra helyezett chipet tartalmazó tokozásokban.	1. A 2030. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X ⁽³⁾
8. h) Ólom forrasztóanyagban hővezetőknek a hűtőbordához való rögzítéséhez olyan teljesítmény félvezető-egységekben, amelyek lapkamérete a projekciós területnek legalább 1 cm ² -e, illetve névleges áramsűrűsége a szilíciumlapka-területet tekintve legalább 1 A/mm ²	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 hatályának vége	Az 5. cikk (6) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
8. i) Ólom forrasztóanyagban 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⁾
8. j) Ólom forrasztóanyagban 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. Szelepvölések	A 2003. július 1. előtt kifejlesztett motortípusok pótalkatrészeiként	
10. a) Olyan elektromos és elektronikus alkotóelemek, 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) alpontjában, a 10. pont c) alpontjában és a 10. pont d) alpontjában felsorolt alkotóelemekben lévő dielektromos kerámiaanyagok		X ⁽⁴⁾ (a motorok piezoelektromos alkotóelemeinek kivételével)
10. b) Ólom integrált áramkörök vagy diszkrét félvezetők részét képező kondenzátorokban található ólom-cirkonát-titanát alapú dielektromos kerámiaanyagokban		
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) Ólom dielektromos kerámiaanyagok az ultrahangos lokátorrendszerek 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 hatályának vége	Az 5. cikk (6) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
11. Pirotechnikai patronok	A 2006. július 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	
12. A CO ₂ -kibocsátását a kipufogóhő visszanyerésével csökkentő elektromos rendszerek ólomtartalmú hőelektromos anyagai	A 2019. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X

Hat vegyértékű króm

13. a) Korrozóvédő bevonatok	A 2007. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
13. b) Az alváz elemeiben felhasznált csavarokkal és anyacsavarokkal kapcsolatos korrozóvédő bevonatok	A 2008. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
14. Abszorpciós hűtőgépek szénacél hűtőrendszerében korrozógátló szerként használt, a hűtőközeg legfeljebb 0,75 tömegszázalékát kitevő hat vegyértékű króm:		X
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;	Az a) pont esetében: A 2020. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	
b) ha a hűtőgép teljesen vagy részben elektromos fűtőberendezéssel működik, és állandó üzemi feltételek mellett felvett elektromos teljesítménye legalább 75 W;	A b) pont esetében: A 2026. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	
c) ha a hűtőgép teljes mértékben nem elektromos fűtőberendezéssel működik.		

Higany

15. a) A fényszórókban használt kisülőlámpák	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 hatályának vége	Az 5. cikk (6) bekezdésének d) pontja értelmében címkét vagy más azonosító jelzést kell használni
15. b) Műszerfal kijelzőiben használt fénycsövek	A 2012. július 1. előtt típusjóváhagyást kapott járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X

Megjegyzések a táblázathoz:

- (¹) Ezt a mentességet 2030-ban felül kell vizsgálni az 5. cikk (6) bekezdésével összhangban.
- (²) Olyan alumíniumötvözetekre vonatkozik, amelyekbe az ólmot nem szándékosan vitték be, hanem az újrafeldolgozott alumínium használata miatt található meg az ötvözetben.
- (³) Ki kell szerelni, ha a 10. pont a) alpontjával összefüggésben a 60 g/jármű átlagos határérték túllépésre kerül. E megjegyzés szempontjából a nem a gyártó által a gyártósoron beépített elektronikus berendezéseket figyelmen kívül kell hagyni.
- (⁴) Ki kell szerelni, ha 8. pont a)–k) alpontjával összefüggésben a 60 g/jármű átlagos határérték túllépésre kerül. E megjegyzés szempontjából a nem a gyártó által a gyártósoron beépített elektronikus berendezéseket figyelmen kívül kell hagyni.

V. MELLÉKLET

KÖRFORGÁSSOSSÁGI STRATÉGIA

A. RÉSZ

A KÖRFORGÁSSOSSÁGI STRATÉGIA ELEMEI

1. Azon tervezett intézkedések nem műszaki jellegű leírása, amelyek azt hivatottak biztosítani, hogy a járművek gyártásuk során megfeleljenek a 4–7. cikkben említett követelményeknek.
2. A gyártó által a következők érdekében végrehajtott eljárások nem műszaki jellegű leírása:
 - a) a 4–7. cikk követelményeinek teljesítése szempontjából releváns 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. Az életciklus végi kezelési technológiákra, az életciklus végi kezelési technológiák terén várható technológiai fejlődésre és az ilyen technológiákba történő kapacitásberuházásra vonatkozó információk, amelyeket a gyártó a járműtípusok 4. cikk szerinti újrahasználatosságának, újrafeldolgozhatóságának és hasznosíthatóságának kiszámításához használt.
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 a hulladékká vált járművek kezelése e rendelettel összhangban történjen, különösen a következőkre összpontosítva:
 - a) a VIII. melléklet C. részében megjelölt alkatrészek eltávolítását elősegítő intézkedések;
 - b) a könnyű szétszerelést akadályozó vagy az újrafeldolgozást nagyon megnehezítő anyagok és technikák használatából eredő kihívások kezelésére irányuló intézkedések;
 - c) az alkatrészek és alkotóelemek újrahasználatát előmozdító intézkedések;
 - d) az a)–c) pontban említett intézkedések végrehajtása érdekében végzett kutatási és fejlesztési tevékenységek, az újrafeldolgozási technológiák vagy az infrastruktúra fejlesztésébe történő beruházások, valamint a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőkkel való együttműködés.

B. RÉSZ

A KÖRFORGÁSOS SÁGI STRATÉGIA UTÁNKÖVETÉSE ÉS AKTUALIZÁLÁSA

1. A gyártóknak legalább ötévente aktualizálniuk kell a körforgásossági stratégiát.
2. Az aktualizált körforgásossági stratégiának tartalmaznia kell a vonatkozó változásokat, különösen a következőket:
 - a) annak leírása, hogy az A. rész 5. pontjában említett intézkedéseket hogyan hajtották végre, ezen intézkedések hatékonyságának értékelésével együtt, és abban az esetben, ha a stratégiában megjelölt egy vagy több intézkedést nem hajtottak végre, ennek indoklása;
 - b) információk a gyártó által a járművek körforgásos jellegének javítása érdekében a tervezés és a gyártás terén végrehajtott jelentős változásokról.

VI. MELLÉKLET

AZ ELTÁVOLÍTÁSRA ÉS A CSERÉRE VONATKOZÓ TÁJÉKOZTATÁSI KÖVETELMÉNYEK

1. A járműbe beépített elektromosjármű-elemek, illetve akkumulátorok és könnyűszállítóeszköz-elemek, illetve akkumulátorok:
 - a) az eredeti termék azonosítószáma;
 - b) elhelyezkedés;
 - c) tömeg;
 - d) az elem, illetve akkumulátor kémiai típusa;
 - e) az elem, illetve az 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 és könnyűszállítóeszköz-elemek, illetve akkumulátorok.
2. A járműbe beépített, elektromos meghajtású motorok:
 - a) az eredeti termék azonosítószáma;
 - b) elhelyezkedés;
 - c) tömeg;
 - d) az elektromos meghajtású motorokban jelen lévő állandó mágneseknek az (EU) 2024/1252 rendelet 28. cikke (1) bekezdésének b) pontjában felsorolt típusai;
 - 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 VIII. melléklet B. részében felsorolt alkotóelemek, alkatrészek és anyagok:
 - a) az eredeti termék azonosítószáma;
 - b) elhelyezkedés;
 - c) tömeg;
 - d) az 5. cikk (4) bekezdésében felsorolt anyagok jelenléte a járműben, amelyeket a IV. mellékletben említett módon kell megjelölni;

- e) az eltávolításra vonatkozó műszaki utasítások, beleértve az összes lépés sorrendjét;
- f) a legjobb kezelési technikák rendelkezésre állása.

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

- a) az eredeti termék azonosítószáma;
- b) elhelyezkedés;
- c) az eltávolításra és a cserére vonatkozó műszaki utasítások, beleértve az összes lépés sorrendjét;
- d) az újragyártáshoz és felújításhoz szükséges információk, specifikációk, eszközök és eljárások, beleértve a szoftverfrissítéseket is.

5. Digitálisan kódolt alkotóelemek és alkatrészek a járműben:

- a) szám;
- b) elhelyezkedés;
- c) az alkotóelemekhez való hozzáférésre, azok eltávolítására és cseréjére vonatkozó műszaki utasítások, beleértve a pótalkatrészeknek és -alkotóelemeknek más járműben való működéséhez szükséges aktiválásához elengedhetetlen kódolást és szoftvert, valamint az alkotóelemek nyilvántartásból való törlésére és a jármű-azonosító számtól való függetlenítésére vonatkozó információk feldolgozására vonatkozó utasítások, ideértve adott esetben a diagnosztikai eszközök jövőbeli újrahasználatuk céljából történő használatára vonatkozó utasításokat is;
- d) a más gyártmányok és modellek meghatározott alkatrészeivel és alkotóelemeivel való működőképesség, helyettesíthetőség és kompatibilitás leírása;
- e) a gyártó műszaki segítségnyújtásért felelős kapcsolattartó pontja.

6. Az 5. pont c) alpontjának alkalmazásában, amennyiben az e rendelet 11. cikkében említett digitálisan kódolt alkotóelemek, tartozékok és alkatrészek jármű-azonosító számtól való függetlenítésére és a nyilvántartásból való törlésére van szükség, a gyártónak olyan eljárásokat kell bevezetnie, amelyek lehetővé teszik a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatók számára a nyilvántartásból való törlést és a függetlenítést. Ennek során a gyártó kérheti a bontási igazolást, valamint az adott üzemeltető azonosítását. E célból a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplők, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatók beszerzik és felhasználják az (EU) 2018/858 rendelet X. mellékletének 2.1. pontjában említett gyártói járműjavítási és -karbantartási információkat tartalmazó weboldalhoz szükséges azonosítási adatokat. Amennyiben a nyilvántartásból való törlésre és a függetlenítésre irányuló eljárásokhoz a hulladékgazdálkodással foglalkozó szereplőknek, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatóknak hozzá kell férniük a jármű fedélzeti diagnosztikai (OBD) információihoz, a gyártó a hozzáférési hitelesítő adatok kiadásának feltételeként:

- a) az eltávolítás elvégzésekor folyamatos online kapcsolatot írhat elő a diagnosztikai eszköztől a diagnosztikai eszköz gyártójának szervere, valamint a diagnosztikai eszköz gyártójának szerverétől a gyártó szervere felé; valamint

- b) előírhatja a fedélzeti diagnosztikai információkhoz való hozzáféréshez használt eszköz gyártójának, hogy igazolja a gyártó számára a diagnosztikai eszköz azonosítóját és az üzemeltető álnevesített azonosítóját, valamint hogy gyűjtse össze és tárolja a jármű-azonosító számot, az alkatrész egyedi azonosítóját, amennyiben az rendelkezésre áll, és azt a jármű-azonosító folyamat támogatja, az adott tevékenység egyezményes koordinált világidő (UTC) szerinti dátumát és időbélyegzőjét, valamint a diagnosztikai eszköz egyedi azonosítóját; a gyártónak kérésre hozzáférést kell kapnia a diagnosztikai eszköz gyártójától az e pontban említett információkhoz, amennyiben az ahhoz szükséges, hogy reagálni tudjon az alkatrészek ellopásának vagy helytelen használatának megalapozott gyanújára.
-

VII. MELLÉKLET

JELÖLÉSI KÖVETELMÉNYEK

1. Járművek 100 grammot meghaladó tömegű műanyag alkatrészei, alkotóelemei és anyagai:
 - a) ISO 1043-1 Műanyagok – Jelek és rövidített szakkifejezések. 1. rész: Alappolimerek és speciális jellemzői;
 - b) ISO 1043-2 Műanyagok – Jelek és rövidített szakkifejezések. 2. rész: Töltő- és erősítő anyagok;
 - c) ISO 11469 Műanyagok – A műanyagtermékek általános azonosítása és megjelölése.
2. Járművek 200 grammot meghaladó tömegű elasztomer alkatrészei, alkotóelemei és anyagai, a gumiabroncsok kivételével: nemzetközi ISO 1629 szabvány Gumi és latex – Nomenklatúra.
3. Az ISO-szabványokban használt „<” vagy „>” jelek zárójellel helyettesíthetők.

VIII. 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 összegyűjtésére 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 szárazra fektetett hulladékká vált járműveket szabad bennük egymásra helyezni, kivéve, ha megfelelő magasságú tárolóállványokat használnak;
- d) olyan felszereléssel kell rendelkezniük, amely lehetővé teszi a közegek és a folyadékok azonnali eltávolítását a hulladékká vált szivárgó járművekből, valamint a szivárgó közegek és folyadékok nedvszívó anyag felhasználásával történő összegyűjtését.

Az első albekezdésben említett telephelyek üzemeltetőinek haladéktalanul végre kell hajtaniuk az említett albekezdés d) pontjában említett intézkedéseket.

2. A tárolást úgy kell megszervezni, hogy elkerülhető legyen a következők károsodása:

- a) az e melléklet B. részének 1. és 3. pontjában felsorolt folyadékokat és közegeket tartalmazó alkotóelemek és alkatrészek;
- b) az e 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) megfelelő területeken át nem eresztő felületek, 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/PCT-t tartalmazó kondenzátorok tárolására;
- d) megfelelő, különálló tárolótartályok a hulladékká vált járművek folyadékai –üzemanyagok, olajok (motorolaj, sebességváltó-olaj, szervokormány-olaj, hajtóműolaj, hidraulikaolaj), olajsűrűk, hűtőfolyadékok, fagyálló folyadék, fékfolyadékok, hűtőközegek, dízel kipufogógáz-kezelő folyadék – és minden egyéb olyan folyadék vagy gáz különválasztott tárolására, amely a hulladékká vált járműben található;

- e) vízkezelésre, ideértve a csapadékvizet is, alkalmas berendezések, az egészség- és környezetvédelmi követelményeknek megfelelően;
 - f) megfelelő tárolóhely a használt gumiabroncsok számára, figyelembe véve a tűzveszély és a túlzott készletfelhalmozás megelőzésének szükségességét.
4. Az elektromos járművek kezelésére engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek meg kell felelniük az (EU) 2023/1542 rendelet XII. mellékletében meghatározott követelményeknek. Azoknak az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményeknek, amelyek átveszik azokat az elektromos járműveket, amelyek elektromosjármű-eleme, illetve -akkumulátora feltételezhetően károsodott, a lehető leghamarabb, de legkésőbb a leadást követő 24 órán belül értékelniük kell ezeket az elemeket, illetve akkumulátorokat. Ezen járműveket és elemeket, illetve akkumulátorokat elkülönített módon, az (1) bekezdésben említettek szerint elzárt területen kell tárolni. Az elzárt területet az elektromosjármű-elemekből, illetve -akkumulátorokból eredő tűz áttérjedését más területekre, elektromos járművekre, vagy elemekre, illetve akkumulátorokra való áttérjedésének megelőzésére, észlelésére és megakadályozására alkalmas berendezésekkel kell ellátnia.

B. RÉSZ

A SZÁRAZRA FEKTETÉSRE VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

1. A következő közegeket, folyadékokat és gázokat el kell távolítani a hulladékká vált járműből, kivéve, ha azok az érintett alkatrészek újrahaználatahoz szükségesek:
- a) üzemanyag;
 - b) motorolaj;
 - c) hajtóműolaj;
 - d) sebességváltó-olaj;
 - e) szervokormány-olaj;
 - f) hidraulikaolaj;
 - g) hűtőfolyadék;
 - h) fagyálló folyadék;
 - i) fékfolyadék;
 - j) hűtőközegek;
 - k) dízel kipufogógáz-kezelő folyadékok; valamint
 - l) 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.

2. A következő alkotóelemeket, alkatrészeket és anyagokat közömbösíteni kell vagy el kell távolítani:

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

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

- a) a légzsákokat, a cseppfolyósított gáz (LPG) tartályait, a sűrített földgáz (CNG) tartályait, a hidrogéntartályokat és minden más potenciálisan robbanásveszélyes alkatrészt és alkotóelemet közömbösíteni kell;
- b) az olajsűrítőket;
- c) a hűtőközegeket az (EU) 2024/573 rendeletnek megfelelően kell kezelni;
- d) 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;
- e) az 5. cikk (4) bekezdésében említett anyagokat tartalmazó szerkezeti anyagokat, amelyeket a IV. mellékletben meghatározottak szerint kell megjelölni, a kezelés során azonosítható anyagáramban kell elkülöníteni, amelyet a 2008/98/EK irányelv 17. cikkével összhangban biztonságosan immobilizálni és ártalmatlanítani kell.

A szárazra fektetés 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.

4. A hulladékká vált járművek szárazra fektetésére vonatkozóan a következő információkat kell rögzíteni:

- a) azon hulladékká vált járművek teljes száma, amelyeket kezeltek;
- b) a hulladékká vált járművek átlagos tömege a szárazra fektetés és eltávolítás előtt és után;
- c) a szárazra fektetett folyadékok, alkatrészek, alkotóelemek vagy anyagok minden egyes típusának teljes mennyisége;
- d) adott esetben a hulladékszállító neve és elérhetősége;
- e) a szárazra fektetési folyamat során összegyűjtött folyadékok és gázok, alkatrészek, alkotóelemek vagy anyagok végső kezelési helyének neve és elérhetősége.

C. RÉSZ

ALKATRÉSZEK ÉS ALKOTÓELEMEK KÖTELEZŐ ELTÁVOLÍTÁSA A HULLADÉKKÁ VÁLT JÁRMŰVEKBŐL

	A 29. cikk (2) bekezdése alapján mentességet élvez, ha a VIII. melléklet G. részében foglalt feltételek teljesülnek X: a kivétel a következőkre vonatkozik:
1. Az elektromosjármű-elemek, illetve -akkumulátorok, ideértve azok elem-, illetve akkumulátorfelügyeleti rendszereit, a fedélzeti töltőket, a borításokat vagy burkolatokat, ha vannak ilyenek	
2. Az (EU) 2023/1542 rendelet 3. cikkének 11. pontjában meghatározott LMT-elemek, illetve -akkumulátorok, beleértve azok elem-, illetve -akkumulátorfelügyeleti rendszereit, fedélzeti töltőit, a borításokat vagy burkolatokat, ha vannak ilyenek	
3. Az (EU) 2023/1542 rendelet 3. cikkének 12. pontjában meghatározott SLI-elemek, illetve -akkumulátorok	
4. Az (EU) 2023/1542 rendelet 3. cikkének 9. pontjában meghatározott hordozható elemek, illetve akkumulátorok	
5. Elektromos meghajtású motorok, beleértve azok motorházát és a hozzájuk tartozó vezérlőegységeket, huzalokat és más alkatrészeket, alkotóelemeket és anyagokat	
6. Motorblokkok	X
7. Katalizátorok	
8. Sebességváltók	X
9. Az üvegből készült szélvédők, hátsó és oldalsó ablakok, ideértve a tetőablak-szerkezeteket is, teljes üvegmennyiségének legalább 70 %-a	
10. Felnik	
11. Gumiabroncsok	

	A 29. cikk (2) bekezdése alapján mentességet élvez, ha a VIII. melléklet G. részében foglalt feltételek teljesülnek X: a kivétel a következőkre vonatkozik:
12. A szórakoztató- és információs rendszer közvetlenül hozzáférhető részei	
13. Fényszórók és hátsó lámpák, beleértve azok működtető berendezéseit	
14. Fő kábelkötegek	X
15. Lökhárítók	X
16. Üzemanyag-tartályok	X
17. Hőcserélők	X
18. Szénszálas erősítésű műanyag alkatrészek	
19. Elektromos és elektronikus alkotóelemek:	X
a) elektromos járművek 2 kg-nál nagyobb tömegű inverterei és DC/DC-átalakítói	X
b) könnyen hozzáférhető és nagy nyomtatott áramköri kártyák	X
c) 0,2 négyzetmétert meghaladó területű fotovoltaiikus (PV) panelek	X
d) vezérlőmodulok és szelepdobozok az automata erőátvitelhez	X

D. RÉSZ

ALKATRÉSZEK ÉS ALKOTÓELEMELK ÚJRAHASZNÁLATA, ÚJRAGYÁRTÁSA ÉS FELÚJÍTÁSA

1. Az eltávolított alkatrészek és alkotóelemek műszaki értékelése:

a) újrahazsnálat 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 tartalmazza az összes releváns részt;

ii. alkalmas újragyártásra vagy felújításra, figyelembe véve az esetleges károsodásokat, a csökkent működőképességet, a csökkent teljesítményt, a csökkent élettartamot és a szükséges javításokat;

iii. nem áll fenn látható súlyos korrózió, amely akadályozza az alkatrészek vagy alkotóelemek működőképességét.

2. Az alkatrészek és alkotóelemek címkéjén feltüntetendő minimális információk:

a) az alkatrész vagy alkotóelem neve;

b) név, levelezési cím, egyedüli kapcsolattartó pont megjelölése és e-mail-cím, adott esetben weboldal, amely azonosítja az alkatrészt vagy alkotóelemet eltávolító, engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményt.

E. RÉSZ

ÚJRA NEM HASZNÁLHATÓ ALKATRÉSZEK ÉS ALKOTÓELEMÉK

1. Valamennyi légszák, a párnákkal, a pirotechnikai működtetőkkal, elektronikus vezérlőegységekkel és érzékelőkkel.
2. Kibocsátás-utókezelő rendszerek (például katalizátorok, részecskeszűrők), kivéve ha ezek az alkatrészek megfelelnek a 2014/45/EU irányelv 4. cikkében meghatározott vonatkozó műszaki vizsgálatnak.
3. A biztonsági övek automata vagy nem automata alkatrészei, köztük hevederek, csatok, övvisszahúzó, pirotechnikai működtetők.
4. Ülések, amennyiben biztonsági öv rögzítési pontokat és/vagy légszákakat tartalmaznak.
5. A kormányoszlopra ható kormányzár szerelvények.
6. Indításgátlók, a jeladókkal és az elektronikus vezérlőegységekkel együtt.

F. RÉSZ

AZ ELTÁVOLÍTOTT ALKATRÉSZEKRE, ALKOTÓELEMÉKRE ÉS ANYAGOKRA VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES 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.
3. Az LMT-elemeket, illetve -akkumulátorokat az (EU) 2023/1542 rendelet 70. cikkének megfelelően kell kezelni.
4. A hordozható elemeket, illetve -akkumulátorokat az (EU) 2023/1542 rendelet 70. cikkének megfelelően kell kezelni.

5. Az (EU) 2024/1252 rendelet 28. cikkében meghatározott, neodímiumot, diszpróziumot vagy prazeodímiumot tartalmazó állandó mágnes anyagokat (neodímium-vas-bór [NdFeB]), a rezet el kell távolítani az újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra nem alkalmas elektromos meghajtású motorokból, ha az eltávolítást engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítményekben a szokásos mértéket meghaladó költség nélkül el lehet végezni. Az NdFeB állandó mágneses anyagok újrafeldolgozásával kapcsolatos műszaki fejlődés hiánya esetén az elektromos meghajtású motorokat vagy az állandó mágnes anyagot tartalmazó alkatrészeit az (EU) 2024/1252 rendelet 28. cikke (1) bekezdése b) pontjának megfelelően tárolni kell, és meg kell jelölni. A jövőbeli újrafeldolgozás tekintetében az 1999/31/EK irányelv átmeneti tárolásra vonatkozó követelményei nem alkalmazandók.
6. Az újrahasználatra, újragyártásra vagy felújításra nem szánt, eltávolított elektronikus alkotóelemeket és alkatrészeket, valamint a nem vas maradék-hulladékokat, beleértve a zúzott nyomtatott áramköri kártyákat is, a hulladékkezelési szolgáltatóknak a 2012/19/EU irányelv 8. cikkének (3) bekezdésében meghatározottak szerint kell kezelniük.
7. A hulladékká vált járműből eltávolított üveget legalább tartályüveggé, üvegrosttá vagy azzal egyenértékű minőségűvé kell újrafeldolgozni.
8. Az eltávolított hűtőközeget az (EU) 2024/573 rendelet 8. cikkének megfelelően kell újrafeldolgozni, visszanyerni vagy megsemmisíteni.
9. A műanyag- és maradékfrakciókat az (EU) 2019/1021 rendelet 7. cikkének és IV. mellékletének megfelelően kell kezelni.
10. A gumiabroncsokat a hulladékhierarchiával és a 2008/98/EK irányelv 4. cikkében meghatározott általános követelményekkel összhangban kell feldolgozni annak érdekében, hogy előnyben részesítsék a legjobb általános környezeti eredményt biztosító megelőzési lehetőségeket, beleértve az újrafutózást is, és az energetikai hasznosítással szemben előnyben részesítsék az újrafeldolgozást, beleértve a mechanikai újrafeldolgozástól eltérő módszereket is.
11. A VII. melléklet C. részének 17. pontjában meghatározott hőcserélőkből származó alumíniumanyagokat a VII. melléklet G. része 2. pontjának b. alpontjában meghatározott öntészeti és alakított alumínium frakcióktól elkülönítve kell tárolni és újrafeldolgozni.

G. RÉSZ

A KOMBINÁLT APRÍTÁSRA ÉS AZ APRÍTÁS UTÁNI TECHNOLOGIÁK ALKALMAZÁSÁRA VONATKOZÓ KRITÉRIUMOK

1. Az e rendelet 27. cikke (3) bekezdésének való megfelelés érdekében a hulladékká vált járművek más hulladékkal együtt csak akkor apríthatók, ha:
 - a) az elektromos és elektronikus berendezések hulladékait elkülönítetten, a 2012/19/EU irányelv VII. mellékletével összhangban kezelték;
 - b) minden elem, illetve akkumulátor az (EU) 2023/1542 rendelettel összhangban eltávolításra került;
 - c) a műanyag csomagolást az (EU) 2025/40 rendelettel összhangban elkülönítették a csomagolási hulladéktól és a fém csomagolástól;
 - d) a kombinált aprítási folyamat nem csökkenti a hulladékáramok minőségét az elkülönített kezeléshez képest; valamint

- e) az egyes vegyeshulladék-áramok kimeneti frakciókhoz való konkrét hozzájárulása az (EU) 2023/1542 rendelet, az (EU) 2025/40 rendelet, a 2008/98/EK irányelv és a 2012/19/EU irányelv szerinti jelentéstételi kötelezettségek teljesítéseként azonosítható.

2. A kimeneti frakciókra vonatkozó minőségi követelmények:

- a) a fő acélfrakció teljes réztartalma nem haladhatja meg a 0,25 tömegszázalékot; 2031. szeptember 1-től kezdődően a fő acélfrakció teljes réztartalma tömegszázalékban kifejezve nem haladhatja meg a 0,15 %-ot;

- b) 2029. szeptember 1-től az alumíniumot legalább két frakcióra kell szétválogatni:

i. öntészeti alumínium (1,5 %-nál magasabb szilíciumtartalmú frakciók);

ii. alakított alumínium (legfeljebb 1,5 %-os szilíciumtartalmú frakciók);

- c) 2032. szeptember 1-től az alumíniumot legalább négy frakcióra kell szétválogatni:

i. olyan alumíniumfrakció, amelynek szilíciumtartalma meghaladja az 1,5 %-ot, réztartalma legfeljebb 0,5 % és vastartalma legfeljebb 0,2 %;

ii. 1,5 %-nál magasabb szilíciumtartalmú alumíniumfrakció, amely nem felel meg az i. alpont rézre és vasra vonatkozó összetételi követelményeinek;

iii. olyan alumíniumfrakció, amelynek szilíciumtartalma legfeljebb 1,5 %, magnéziumtartalma legfeljebb 1,5 %, réztartalma legfeljebb 0,3 % és cinktartalma legfeljebb 0,3 %;

iv. olyan alumíniumfrakció, amelynek szilíciumtartalma legfeljebb 1,5 %, és amely nem felel meg a iii. alpont magnézium-, réz- és cinktartalomra vonatkozó követelményeinek;

- d) az aprítógépben a légáramban történő szétválasztást és a vas leválasztását követően keletkező aprításból származó 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 fémet, és a 2003/33/EK tanácsi határozattal ⁽¹⁾ összhangban kevesebb mint 5 tömegszázalék összes szerves szenet tartalmazhat; az összes szerves szén (TOC) < 5 tömegszázalékos határérték nem alkalmazandó, ha az aprításból származó nehéz frakciót megfelelően választották le és készítették elő, és az a hatályos jogszabályok szerint biológiailag stabil;

- e) az aprításból származó könnyű frakciót tovább kell kezelni a vassfémek, a nemvasfémek, a műanyagok és más szerves anyagok újrafeldolgozás vagy hasznosítás céljából történő elkülönítése céljából; az ezen eljárásokból származó maradék kevesebb mint 1 tömegszázalék fémet, és a 2003/33/EK határozattal összhangban kevesebb mint 5 tömegszázalék összes szerves szenet tartalmazhat; az összes szerves (TOC) < 5 tömegszázalékos határérték nem alkalmazandó, ha az aprítás utáni könnyű frakciót megfelelően választották le és készítették elő, és az a hatályos jogszabályok szerint biológiailag stabil.

⁽¹⁾ A Tanács 2003/33/EK határozata (2002. december 19.) az 1999/31/EK irányelv II. mellékletének 16. cikke alapján a hulladékok hulladéklerakókban történő átvételének kritériumairól és eljárásairól (HL L 11., 2003.1.16., 27. o., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj)).

3. Az alkatrészek, alkotóelemek és anyagok eltávolítására vonatkozó kötelezettség alóli mentességhez szolgáltatandó dokumentáció:
- a) amennyiben rendelkezésre áll, az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmény és az aprítási műveleteket végző és aprítás utáni technológiákat alkalmazó létesítmény közötti írásbeli szerződés másolata, beleértve az újrafeldolgozásra kész másodlagos anyagok minőségére vonatkozó előírásokat és a hulladékká vált járművek maradékainak feldolgozása során követett műszaki előírásokat;
 - b) egy reprezentatív kezelési konfiguráció mellett a kezelt maradékhulladékok (output) minőségére és mennyiségére vonatkozó mintaelemzésről szóló anyagmérleg-jelentés, amelyet független szerv készített.
-

IX. 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, weboldala és e-mail-címe, megjelölve egy egyetlen 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 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; valamint
 - 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; valamint
 - c) a képviselt gyártó általi meghatalmazás.

3. Ha a 17. cikk (1) bekezdésével összhangban kijelölésre került, 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, weboldal 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.
-

X. MELLÉKLET

BONTÁSI IGAZOLÁS

1.	Az igazolást kiállító létesítmény vagy vállalkozás	
1.1.	Megnevezés	
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.	Megnevezés	
2.3.	Cím	
3.	Bontási igazolás	
3.1.	A 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 leírása(i) (**)	

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) további neve(i) vagy kezdőbetűje (kezdőbetűi) (ahol van) (**)	
5.3.	(C.2.3) címe a nyilvántartásba vevő tagállamban az okmány kiállításának időpontjában (**)	
5.4.	Telefonszám [amennyiben rendelkezésre áll, és a tulajdonos beleegyezésével]	
5.5.	E-mail-cím [amennyiben áll, és a tulajdonos beleegyezésével]	
6.	Megjegyzések	

(*) Ezt a követelményt nem kell érvényesíteni, ha a nemzeti nyilvántartási vagy azonosítási rendszer nem ismer ilyen számot.

(**) Az 1999/37/EK irányelvben foglalt harmonizált közösségi kódok.

XI. MELLÉKLET

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

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

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

„G13	Körforgásos jelleg	(EU) 2026/1738 rendelet	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
------	--------------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

b) az 1. függelék a következőképpen módosul:

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

„G13	Körforgásos jelleg	(EU) 2026/1738 rendelet		N/A A VII. mellékletnek a meghatározott alkatrészek újrahasználatának tilalmáról szóló E. részét azonban alkalmazni kell.”
------	--------------------	-------------------------	--	--

ii. a 2. táblázat G13 tétele helyébe a következő szöveg lép:

„G13	Körforgásos jelleg	(EU) 2026/1738 rendelet		N/A A VII. mellékletnek a meghatározott alkatrészek újrahasználatának tilalmáról szóló E. részét azonban alkalmazni kell.”
------	--------------------	-------------------------	--	--

c) a 2. függelék 4. pontja a következőképpen módosul:

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

„59	(EU) 2026/1738 rendelet (Körforgásos jelleg)	A rendelet előírásai nem alkalmazandók.”
-----	--	--

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

„59	(EU) 2026/1738 rendelet (Körforgásos jelleg)	A rendelet előírásai nem alkalmazandók.”
-----	--	--

d) a III. rész a következőképpen módosul:

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

„59	Körforgásos jelleg	(EU) 2026/1738 rendelet	N/A	N/A”		
-----	--------------------	-------------------------	-----	------	--	--

ii. a 2. függelékben az 59. tétel helyébe a következő szöveg lép:

„59	Körforgásos jelleg	(EU) 2026/1738 rendelet	N/A				N/A”				
-----	--------------------	-------------------------	-----	--	--	--	------	--	--	--	--

iii. a 3. függelékben az 59. tétel helyébe a következő szöveg lép:

„59	Körforgásos jelleg	(EU) 2026/1738 rendelet	N/A”
-----	-----------------------	-------------------------	------

iv. a 4. függelékben az 59. tétel helyébe a következő szöveg lép:

„59	Körforgásos jelleg	(EU) 2026/1738 rendelet	N/A				N/A”							
-----	-----------------------	-------------------------	-----	--	--	--	------	--	--	--	--	--	--	--

2. A 168/2013/EU rendelet II. melléklete a következőképpen módosul:
a táblázat C1. szakaszában a 15a. bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

				L1e-A ¹	L1e-B ²	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
„15a	18	Körforgásossági követelmények	(EU) 2026/... rendelet [Kiadó-hivatal: kérjük, adja meg e rendelet számát]	<u>x</u>	<u>x</u>	<u>x</u>	x	x	x	x	x	x	x	x”

XII. MELLÉKLET

AZ (EU) 2023/1542 RENDELET MÓDOSÍTÁSAI

Az I. mellékletben a táblázatot a következő táblázattal kell helyettesíteni:

„1. oszlop Anyag vagy anyagcsoport megnevezése	2. oszlop A korlátozás feltételei
1. 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). 2. Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M_1 és N_1 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. 3. A 2. pont nem alkalmazandó az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M_1 és N_1 kategóriába tartozó elektromos járművek – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – pótalkatrészeként használt olyan elektromosjármű-elemekre, illetve -akkumulátorokra, amelyeket 2008. december 31. előtt hoztak forgalomba.
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. Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M_1 és N_1 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. 4. A 3. pont nem alkalmazandó az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M_1 és N_1 kategóriába tartozó olyan járművekbe – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – beépített vagy azokhoz pótalkatrészeként használt hordozható elemekre, illetve akkumulátorokra, amelyek 2024. január 1. előtt kaptak típusjóváhagyást. 5. Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművekbe – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – beépített elektromosjármű-elemek, illetve -akkumulátorok legfeljebb 0,1 tömegszázalék ólmot tartalmazhatnak (ólomfémként kifejezve) a homogén anyagban.

„1. oszlop Anyag vagy anyagcsoport megnevezése	2. oszlop A korlátozás feltételei
	6. Az 5. pont nem alkalmazandó: a) az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott és 2019. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművekbe beépített vagy azokhoz pótalkatrészként használt nagyfeszültségű rendszerekben használt ⁽¹⁾ elektromosjármű-elemekre, illetve -akkumulátorokra; b) az e pont a) pontjának hatálya alá nem tartozó, az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművekbe - beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is - beépített vagy azokhoz pótalkatrészként használt, 2024. január 1. előtt típusjóváhagyást kapott elektromosjármű-elemekre, illetve -akkumulátorokra. 7. Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművekbe – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – beépített SLI-elemek, illetve akkumulátorok legfeljebb 0,1 tömegszázalék ólmot tartalmazhatnak (ólmfémként kifejezve) a homogén anyagban. 8. A 7. pont nem alkalmazandó: a) az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművekhez – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – 12 V-os alkalmazásokban használt SLI-elemekre, illetve -akkumulátorokra ⁽¹⁾; b) az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M_1 és N_1 kategóriába tartozó különleges rendeltetésű járművekhez 24 V-os alkalmazásokban használt SLI-elemekre, illetve -akkumulátorokra ⁽²⁾; c) az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M_1 és N_1 kategóriába tartozó olyan járművekhez – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – az e pont a) és b) alpontjában említett alkalmazásoktól eltérő alkalmazásokban használt SLI-elemekre, illetve -akkumulátorokra, amelyek 2024. január 1. előtt kaptak típusjóváhagyást.
4. Hat vegyértékű króm CAS-szám: 18540-29-9 EK-szám: 606-053-1 és vegyületei	Az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott M_1 és N_1 kategóriába tartozó járművekbe – beleértve a különleges rendeltetésű járműveket is – beépített elemek, illetve -akkumulátorok legfeljebb 0,1 tömegszázalék hat vegyértékű krómot tartalmazhatnak (hatvegyértékűkróm-fémként kifejezve) a homogén anyagban.
⁽¹⁾ A 2014/35/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁾ 1. cikke szerinti, 75 V-nál nagyobb egyenfeszültségű rendszerek.”	

⁽¹⁾ Ezt a mentességet 2030-ban felül kell vizsgálni.

⁽²⁾ Ezt a mentességet 2030-ban felül kell vizsgálni.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/35/EU irányelve (2014. február 26.) a meghatározott feszültséghatáron belüli használatra tervezett elektromos berendezések forgalmazására vonatkozó tagállami jogszabályok harmonizációjáról (HL L 96., 2014.3.29., 357. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj>).

XIII. MELLÉKLET

AZ ÚJRAFELDOLGOZOTT ANYAGOT ELŐÁLLÍTÓ, HARMADIK ORSZÁGOKBAN TALÁLHATÓ LÉTESÍTMÉNYEK
ÁLTAL TELJESÍTENDŐ KRITÉRIUMOK

A. RÉSZ AZ ANNAK BIZONYÍTÁSÁRA VONATKOZÓ KRITÉRIUMOK, HOGY AZ ÚJRAFELDOLGOZOTT ANYAGOT OLYAN LÉTESÍTMÉNYBEN ÁLLÍTOTTÁK ELŐ, AMELY MEGFELEL BIZONYOS, AZ EMBERI EGÉSZSÉG, AZ ÉGHAJLAT ÉS A KÖRNYEZET VÉDELMÉVEL KAPCSOLATOS, AZ UNIÓS JOGBAN MEGHATÁROZOTT KÖVETELMÉNYEKNEK VAGY E KÖVETELMÉNYEKKEK EGYENÉRTÉKŰ KÖVETELMÉNYEKNEK (A 6. CIKK (4) BEKEZDÉSÉVEL ÖSSZHANGBAN)

1. Az újrafeldolgozott anyag előállításában részt vevő, harmadik országban található létesítménynek a tényleges működése során eleget kell tennie a következő feltételeknek:

- a) megfelel a hulladék újrafeldolgozására vonatkozó követelményeknek, és tevékenységét az alkalmazandó nemzeti környezetvédelmi jogszabályokkal összhangban végzi;
- b) környezetvédelmi szempontból megfelelően tervezték, kivitelezték és üzemeltetik, és mindenekelőtt rendelkezik a szóban forgó hulladék újrafeldolgozásához szükséges folyamatokkal, megfelelő hulladékgazdálkodási technológiával, szervezettel és infrastruktúrával;
- c) műanyag hulladékát tagállamból vagy olyan országból szerzi be, amely a környezetvédelem és a munkavállalók biztonsága tekintetében megfelel az uniós jognak vagy a tagállamokéival egyenértékű normáknak, valamint a 3. pontban meghatározott kritériumoknak megfelelően ilyen országban működik;
- d) olyan irányítási és kontrollrendszereket, eljárásokat és technikákat alakít ki és működtet, amelyek megelőzni, mérsékelni, minimalizálni és lehetőség szerint kizárni hivatottak:
 - i. az érintett munkavállalók és a létesítmény közelében élő lakosság egészségét és biztonságát érintő kockázatok; valamint
 - ii. a tevékenységei által a környezetre gyakorolt káros hatások (különösen a szennyezés nyomon követése és kezelése érdekében hozott megfelelő intézkedések révén);
- e) gondoskodik a létesítményben átvett és kezelt összes hulladék nyomomonkövethetőségéről, biztosítva azt is, hogy a végzett tevékenységei során keletkező összes maradék hulladékot dokumentálják, és kizárólag olyan hulladékkezelő létesítményekbe szállítsák, amelyek engedéllyel rendelkeznek az ilyen maradék hulladék kezelésére;
- f) intézkedéseket hozott az energiatakarékosság és a tevékenységei kapcsán kibocsátott üvegházhatású gázok korlátozása érdekében;
- g) 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;
- h) üzemeltetőjét vagy annak vezetését az elmúlt öt évben nem ítélték el hulladékgazdálkodással kapcsolatos jogellenes tevékenység miatt.

2. A következő vagy a következőkkel egyenértékű szabályokat kell figyelembe venni iránymutatásként és adott esetben:
 - a) a bizonyos fajta hulladékok kezelésére és a kezelt hulladékok mennyiségének kiszámítására vonatkozó különös követelmények – amelyek az uniós jogszabályok értelmében kötelezőek –, valamint az előállított újrafeldolgozott anyagok mennyiségének elszámlálására vonatkozó különös követelmények;
 - b) a 2010/75/EU irányelv szerinti egyes tevékenységek tekintetében elfogadott, az elérhető legjobb technikákkal kapcsolatos következtetések.
3. A műanyag hulladékot az uniós jogban meghatározott követelményeknek megfelelően vagy azokkal egyenértékű módon kell kezelni, és annak tagállamból vagy olyan országból kell származnia, amely a teljes területére kiterjedő átfogó hulladékgazdálkodási kerettel rendelkezik, és bizonyítja, hogy képes és hajlandó garantálni a környezetvédelmi szempontból megfelelő hulladékgazdálkodást, figyelembe véve különösen a következő 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 felhasználás utáni műanyag hulladékból újrafeldolgozott műanyag arányának növelése céljából végrehajtott és tervezett intézkedések, valamint az ezen intézkedések nyomon követésére szolgáló mutatók;
 - c) a nemzeti piacon forgalomba hozott járművekbe beépített, járművekből származó, fogyasztói felhasználás utáni műanyag hulladékból újrafeldolgozott műanyag arányának növelése céljából végrehajtott és tervezett intézkedések, valamint az ezen intézkedések nyomon követésére szolgáló mutatók.

B. RÉSZ KRITÉRIUMOK ANNAK BIZONYÍTÁSÁRA, HOGY AZ ÚJRAFELDOLGOZOTT ANYAGOT A 6. CIKK (1), (2) ÉS (3) BEKEZDÉSÉBEN FOGLALT KÖVETELMÉNYEKNEK MEGFELELŐEN ÁLLÍTOTTÁK ELŐ

Az újrafeldolgozott anyag előállításában részt vevő, harmadik országban található létesítménynek a tényleges működése során eleget kell tennie a következő feltételeknek:

1. A létesítménynek képesnek kell lennie bizonyítani, hogy fogyasztói felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott anyagokat állít elő. Ha a létesítmény fogyasztói felhasználás 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 felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott anyagnak minősülnek.
2. A hulladékká vált járművekből vagy javított járművekből származó, fogyasztói felhasználás utáni hulladékból újrafeldolgozott anyagokat előállító létesítménynek képesnek kell lennie annak bizonyítására, hogy az ilyen hulladékot elkülönítetten gyűjtötték, és nem keverték össze más eredetű anyagokkal oly módon, hogy az megakadályozná a hulladék nyomon követhetőségét a létesítménybe való megérkezése előtt és a teljes újrafeldolgozási folyamat során.

XIV. MELLÉKLET

AZ ELLENŐRZÉSEKRE, A TANÚSÍTÓKRA ÉS AZ ELLENŐRÖKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

A. RÉSZ AZ ELLENŐRZÉSEKET VÉGZŐ HARMADIK FELEKRE VONATKOZÓ RÉSZLETES KÖVETELMÉNYEK

1. A harmadik országban található létesítmény ellenőrzését a 6. cikk (5) bekezdésével összhangban végző harmadik félnek függetlennek kell lennie a beszállítótól, a gyártótól vagy az újrafeldolgozott anyag előállításában részt vevő személytől és az ellenőrzött létesítménytől. E célból a harmadik 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 olyan módon történik, amely 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 meghatározható felelősséggel rendelkezik az ellenőrzések lefolytatására vonatkozóan.
- 2. A 6. cikk (5) bekezdésével összhangban ellenőrzéseket végző harmadik fél akkor tekinthető megfelelő képzéssel 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) újrafeldolgozott anyag előállítása.
- 3. Az e rész 1. és 2. pontjában említett kritériumoknak való megfelelés bizonyítása céljából ellenőrzéseket vagy tanúsításokat végző harmadik félnek hivatkoznia kell az ellenőrzések elvégzése szempontjából releváns uniós vagy azzal egyenértékű, nemzetközileg elismert szabványok – például a nemzetközi ISO 19011:2018 vagy az ISO/IEC 17020:2012 szabvány – szerinti tanúsítására.

B. RÉSZ AZ ELLENŐRZÉS TÁRGYA

1. A 6. cikk (5) bekezdésében említett ellenőrzés során ellenőrizni kell, hogy az újrafeldolgozott anyag előállításában részt vevő, harmadik országban található létesítmény a tényleges működése során megfelel-e a XIII. mellékletben felsorolt feltételeknek.
 2. Az ellenőrzési jelentésekben egyértelműen fel kell tüntetni az ellenőrzéseket végző személyek nevét és elérhetőségét.
-

XV. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZATOK

1. 2000/53/EK irányelv

2000/53/EK irányelv	Ez a rendelet
1. cikk	1. cikk
2. cikk, 1. pont	3. cikk, 1. pont
2. cikk, 2. pont	3. cikk, 2. pont
2. cikk, 3. pont	3. cikk, 23. pont
2. cikk, 4. pont	3. cikk, 39. pont
2. cikk, 5. pont	3. cikk, 18. pont
2. cikk, 6. pont	3. cikk, 4. pont
2. cikk, 7. pont	3. cikk, 39. pont
2. cikk, 8. pont	3. cikk, 39. pont
2. cikk, 9. pont	3. cikk, 39. pont
2. cikk, 10. pont	3. cikk, 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	—
2. cikk, 13. pont	—

2000/53/EK irányelv	Ez a rendelet
3. cikk, (1) bekezdés	2. cikk, (1) bekezdés, a) pont
3. cikk, (2) bekezdés	—
3. cikk, (3) bekezdés	—
3. cikk, (4) bekezdés	—
3. cikk, (5) 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, (4) és (5) bekezdés
4. cikk, (2) bekezdés, b) pont, i. alpont	5. cikk, (6) bekezdés, a) pont
4. cikk, (2) bekezdés, b) pont, ii. alpont	5. cikk, (6) bekezdés, b) pont
4. cikk, (2) bekezdés, b) pont, iii. alpont	5. cikk, (6) bekezdés, c) pont
4. cikk, (2) bekezdés, b) pont, iv. alpont	5. cikk, (6) bekezdés, d) pont
4. cikk, (2) bekezdés, c) pont	—
5. cikk, (1) bekezdés, első franciabekezdés	—
5. cikk, (1) bekezdés, második franciabekezdés	23. cikk, (3) bekezdés, b) pont
5. cikk, (2) bekezdés	24. cikk, (1) bekezdés
5. cikk, (3) bekezdés, első albekezdés	25. cikk
5. cikk, (3) bekezdés, második albekezdés	25. cikk, (1) bekezdés
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

2000/53/EK irányelv	Ez a rendelet
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	—
6. cikk, (1) bekezdés	26. cikk, (1) és (2) bekezdés
6. cikk, (2) bekezdés, első albekezdés	15. cikk, (1) bekezdés
6. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	—
6. cikk, (3) bekezdés, első albekezdés	29. cikk, (1) bekezdés és VIII. melléklet, C. rész
6. cikk, (3) bekezdés, második albekezdés	28. cikk, (1) bekezdés
6. cikk, (4) bekezdés	15. cikk, (2) bekezdés
6. cikk, (5) bekezdés	26. cikk, (4) bekezdés
6. cikk, (6) bekezdés	26. cikk, (3) bekezdés
7. cikk, (1) bekezdés	30. cikk, (1) bekezdés
7. cikk, (2) bekezdés, a) pont	—
7. cikk, (2) bekezdés, b) pont	33. cikk, (1) bekezdés, a) és b) pont
7. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	—
7. cikk, (2) bekezdés, harmadik albekezdés	—
7. cikk, (3) bekezdés	—
7. cikk, (4) bekezdés	—
7. cikk, (5) bekezdés	—
8. cikk, (1) bekezdés	12. cikk, (1) bekezdés

2000/53/EK irányelv	Ez a rendelet
8. cikk, (2) bekezdés	12. cikk, (2) bekezdés
8. cikk, (3) bekezdés	11. cikk, (1) bekezdés
8. cikk, (4) bekezdés	11. cikk, (1) és (3) bekezdés
9. cikk, (1a) bekezdés, első albekezdés	50. cikk, (1) bekezdés, első albekezdés
9. cikk, (1a) bekezdés, második albekezdés	50. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés
9. cikk, (1a) bekezdés, harmadik albekezdés	50. cikk, (1) bekezdés, harmadik albekezdés
9. cikk, (1b) bekezdés	50. cikk, (2) bekezdés
9. cikk, (1c) bekezdés	50. cikk, (3) bekezdés, harmadik albekezdés
9. cikk, (1d) bekezdés	50. cikk, (5) bekezdés
9. cikk, (2) bekezdés	9. cikk és IV. melléklet, A. rész
9a. cikk, (1) bekezdés	51. cikk, (1) bekezdés
9a. cikk, (2) bekezdés	51. cikk, (2) bekezdés
9a. cikk, (3) bekezdés	51. cikk, (3) bekezdés
9a. cikk, (4) bekezdés	51. cikk, (4) bekezdés
9a. cikk, (5) bekezdés	51. cikk, (5) bekezdés
9a. cikk, (6) bekezdés	51. cikk, (6) bekezdés
10. cikk, (1) bekezdés	—
10. cikk, (2) bekezdés	—
10. cikk, (3) bekezdés	—
10a. cikk	56. cikk
11. cikk, (1) bekezdés	52. cikk, (1) bekezdés

2000/53/EK irányelv	Ez a rendelet
11. cikk, (2) bekezdés	52. cikk, (2) bekezdés
12. cikk, (1) bekezdés	59. cikk, (1) bekezdés
12. cikk, (2) bekezdés	59. cikk, (2) bekezdés
12. cikk, (3) bekezdés	—
13. cikk	—
I. melléklet	VIII. melléklet
II. melléklet	IV. melléklet

2. 2005/64/EK irányelv

2005/64/EK irányelv	Ez a rendelet
1. cikk, első albekezdés	1. cikk
1. cikk, második albekezdés	—
2. cikk	2. cikk, (1) bekezdés, a) pont
3. cikk, a) pont	—
3. cikk, b) pont	—
3. cikk, c) pont	2. cikk, (2) bekezdés, a) pont
4. cikk, 1. pont	3. cikk, 1. pont
4. cikk, 2. pont	—
4. cikk, 3. pont	3. cikk, 3. pont
4. cikk, 4. pont	3. cikk, 2. pont
4. cikk, 5. pont	III. melléklet
4. cikk, 6. pont	—

2005/64/EK irányelv	Ez a rendelet
4. cikk, 7. pont	3. cikk, 40. pont
4. cikk, 8. pont	—
4. cikk, 9. pont	3. cikk, 4. pont
4. cikk, 10. pont	3. cikk, 39. pont
4. cikk, 11. pont	—
4. cikk, 12. pont	3. cikk, 39. pont
4. cikk, 13. pont	3. cikk, 5. pont
4. cikk, 14. pont	3. cikk, 6. pont
4. cikk, 15. pont	3. cikk, 7. pont
4. cikk, 16. pont	—
4. cikk, 17. pont	—
4. cikk, 18. pont	—
4. cikk, 19. pont	—
4. cikk, 20. pont	—
5. cikk, (1) bekezdés	—
5. cikk, (2) bekezdés	8. cikk, (2) bekezdés
5. cikk, (3) bekezdés	8. cikk, (3) bekezdés
5. cikk, (4) bekezdés	—
6. cikk, (1) bekezdés	—
6. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés	5. cikk, (4) és (5) bekezdés

2005/64/EK irányelv	Ez a rendelet
6. cikk, (3) bekezdés	9. 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	VIII. melléklet, E. rész
7. cikk, b) pont	VIII. melléklet, E. rész
8. cikk	—
9. cikk	—
10. cikk, (1) bekezdés	—
10. cikk, (2) 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	—

2005/64/EK irányelv	Ez a rendelet
III. melléklet	—
VII. melléklet	—
V. melléklet	VIII. melléklet, E. rész
VI. melléklet	—