



**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2000/53/EK
IRÁNYELVE**

(2000. szeptember 18.)

az elhasználdott járművekről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 175. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően, az egyeztetőbizottság által 2000. május 23-án jóváhagyott közös szövegtervezet figyelembevételével ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Az elhasználdott járművekre vonatkozó különböző nemzeti intézkedéseket össze kell hangolni, elsősorban az elhasználdott járművek környezetre gyakorolt hatásának minimalizálása érdekében – ezzel is elősegítve a környezet védelmét, megőrzését és minőségének javítását, valamint az energiatakarékosságot –, továbbá a belső piac zökkenőmentes működése és a Közösségen belül a verseny torzulásának elkerülése érdekében.
- (2) A fenti célok megvalósítására alkalmazott nemzeti módszerek összhangjának biztosításához a Közösség egészére kiterjedő és a szubszidiaritás, valamint a „szennyező fizet” elvét figyelembe vevő keretrendszer létrehozása szükséges, különös tekintettel a járművek hasznosítás és visszanyerés szempontjából történő kialakítására, a gyűjtésre és kezelésre szolgáló létesítmények iránti követelményekre, valamint az újrahasználat, visszanyerés és hasznosítás céljainak elérésére.
- (3) A Közösségben az elhasználdott járművek minden évben 8–9 millió tonna hulladékként jelennek meg, amit megfelelően kell kezelni.
- (4) Az elővigyázatosság és megelőzés elvének megvalósulása érdekében, valamint a Közösség hulladékgazdálkodási stratégiájával összhangban a hulladékok keletkezését a lehető legnagyobb mértékben meg kell akadályozni.
- (5) További alapelv, hogy a hulladékot újra kell használni, és hasznosítani kell, előnyben részesítve az újrahasználatot és a visszanyerést (recycling).

⁽¹⁾ HL C 337., 1997.11.7., 3. o. és HL C 156., 1999.6.3., 5. o.

⁽²⁾ HL C 129., 1998.4.27., 44. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 1999. február 11-i véleménye (HL C 150., 1999.5.28., 420. o.), a Tanács 1999. július 29-i közös állásponjtja (HL C 317., 1999.11.4., 19. o.), és az Európai Parlament 2000. február 3-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2000. július 20-i határozata és az Európai Parlament 2000. szeptember 7-i határozata.

▼B

- (6) A tagállamoknak intézkedéseket kell hozniuk annak biztosítása érdekében, hogy a gazdálkodó szervezetek rendszereket hozzanak létre az elhasznált járművek gyűjtésére, kezelésére és hasznosítására.
- (7) A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy az utolsó birtokos és/vagy tulajdonos az elhasznált járművet egy engedéllyel rendelkező hulladékkezelő helyre költségmentesen eljuttathassa, mivel a járműnek nincs, vagy negatív piaci értéke van. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a gyártók viseljék az ilyen intézkedések teljes költségét vagy annak jelentős részét; a piaci erők normális működését ez nem akadályozhatja.
- (8) Ezen irányelv hatálya a járművekre és az elhasznált járművekre terjed ki, ideértve alkatrészeit és anyagokat, továbbá tartalék- és cserealkatrészeit is, azonban a biztonsági valamint a légszennyezésre és zajkibocsátásra vonatkozó szabályok sérelme nélkül.
- (9) Az irányelv értelmezésénél figyelembe kell venni, hogy az alkalmazott terminológia több hatályos irányelvre épül, nevezetesen a veszélyes anyagok osztályozására, csomagolására és címkézésére vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló, 1967. június 27-i 67/548/EK tanácsi irányelvre ⁽¹⁾, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvre ⁽²⁾, valamint a hulladékokról szóló, 1975. július 15-i 75/442/EGK tanácsi irányelvre ⁽³⁾.
- (10) A megfelelő és környezetvédelmi szempontból kielégítő – akár használatra kész, akár szétszedett – állapotban tartott veteránjárművek (oldtimer), azaz a történeti értéket képviselő, vagy a gyűjtők számára értéket jelentő, vagy múzeumi kiállítási tárgyként használni szándékozott járművek, nem tartoznak a 75/442/EGK irányelv hulladéokra vonatkozó meghatározásának hatálya alá, és nem tartoznak ezen irányelv hatálya alá sem.
- (11) Fontos, hogy a megelőző intézkedéseket már a jármű koncepcionális terveitől kezdve alkalmazzák, és ez különösen a járművekben alkalmazott veszélyes anyagok mennyiségének csökkentésében, ellenőrzés alatt tartásában jelenjék meg, annak érdekében, hogy ezek környezetbe való kikerülését meg lehessen akadályozni, továbbá a visszanyerés megkönnyíthető és a veszélyeshulladék-lerakókon történő ártalmatlanítása elkerülhető legyen. Különösen tiltani kell az ólom, a higany, a kadmium és a hatvegyértékű króm alkalmazását. E nehézfémeket csak bizonyos célokra lehet felhasználni, amelyeket rendszeres időközönként felülvizsgálandó jegyzék sorol fel. Ezáltal könnyebb biztosítani, hogy egyes anyagok és alkatrészek ne kerüljenek be az aprítógépek hulladékába, és ne kerüljön sor elégetésükre vagy hulladéklerakókon történő ártalmatlanításukra.

⁽¹⁾ HL 196., 1967.8.16., 1. o. A legutóbb a 98/98/EK bizottsági irányelvvel (HL L 355., 1998.12.30., 1. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a 98/91/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 11., 1999.1.16., 25. o.) módosított irányelv.

⁽³⁾ HL L 194., 1975.7.25., 39. o. A legutóbb a 96/350/EK bizottsági határozattal (HL L 135., 1996.6.6., 32. o.) módosított irányelv.

▼B

- (12) Az elhasználódott járművekből származó műanyagok összességének visszanyerésére szolgáló módszereket folyamatosan javítani kell. A Bizottság jelenleg vizsgálja a PVC környezeti határait. A Bizottság e munka alapján szükség szerint javaslatot tesz a PVC használatával kapcsolatban, ide értve azok járművekben történő felhasználását is.
- (13) Az elhasználódott járművek és alkatrészeik bontására, újrahasználatára és visszanyerésére vonatkozó követelményeket figyelembe kell venni az új járművek tervezésekor és gyártásakor.
- (14) Elő kell segíteni a visszanyert anyagok piacának fejlődését.
- (15) Annak biztosítása érdekében, hogy az elhasználódott járműveket a környezet károsítása nélkül ártalmatlanítsák, megfelelő gyűjtési rendszert kell kialakítani.
- (16) Be kell vezetni az átvételi (szétszerelési) igazolást, amelyet az elhasználódott járművek nyilvántartásból való törlésének feltételként kell alkalmazni. Azokban a tagállamokban, ahol nincs nyilvántartásból való törlés, olyan rendszert kell létrehozni, amelyben az illetékes hatóság értesül a bontási igazolásról, amikor az elhasználódott járművet hulladékkezelő létesítménybe továbbítják.
- (17) Ez az irányelv nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy ha szükséges, a járműveknél átmenetileg engedélyezzék a nyilvántartásból való törlést.
- (18) A gyűjtéssel és hulladékkezeléssel foglalkozó létesítmények csak engedély birtokában működhetnek, illetve – ahol engedély helyett nyilvántartásba vételt alkalmaznak – ha meghatározott feltételeknek megfeleltek.
- (19) Elő kell segíteni, hogy a járművek visszanyerhetők és hasznosíthatók legyenek.
- (20) Fontos azoknak a követelményeknek a meghatározása, amelyek a tárolásra és a kezelésre vonatkoznak, a környezetre gyakorolt hátrányos hatások, valamint a kereskedelemben és versenyben a torzulás veszélyének elkerülése érdekében.
- (21) A rövid távú eredményesség, valamint annak érdekében, hogy a vállalkozások, a fogyasztók és az állami hatóságok hosszabb távon megfelelő távlatokkal rendelkezzenek, mennyiségileg is meg kell határozni az újrahasználat, hasznosítás és visszanyerés céljait.
- (22) A gyártóknak gondoskodniuk kell arról, hogy a járműveket úgy tervezzék és gyártsák, hogy lehetővé váljék az újrahasználat, hasznosítás és visszanyerés mennyiségileg meghatározott céljának megvalósítása. Ennek érdekében a Bizottság elősegíti európai szabványok kialakítását és megteszi a szükséges intézkedéseket az európai járművek típusjóváhagyásáról szóló, vonatkozó jogszabályok módosítására.

▼B

- (23) A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy az irányelv rendelkezéseinek végrehajtása során a versenyt fenntartsák, különös tekintettel a kis- és középvállalkozásoknak a gyűjtés, bontás, kezelés és visszanyerés piacára történő bejutására.
- (24) A bontás és a hasznosítás megkönnyítésére, különösen az elhasznált járművek visszanyerésénél, a járműgyártóknak az engedélyezett hulladékkezelő létesítmények rendelkezésére kell bocsátaniuk minden, a bontáshoz szükséges információt, különös tekintettel a veszélyes anyagokra.
- (25) Adott esetben elő kell segíteni európai szabványok megalkotását. A járműgyártóknak és az anyagok gyártóinak az alkatrészekre és anyagokra vonatkozó kódolási szabványokat kell alkalmazniuk, amelyeket a Bizottság a megfelelő bizottságok segítségével dolgoz majd ki. E szabványok kidolgozásánál a Bizottság adott esetben figyelembe veszi majd az e területen működő nemzetközi testületek munkáját is.
- (26) Az elhasznált járművekre vonatkozóan közösségi szintű adatokra van szükség, az irányelvben foglalt célok megvalósulásának nyomon követése érdekében.
- (27) A fogyasztók magatartásának és hozzáállásának megváltoztatása érdekében a fogyasztókat megfelelően tájékoztatni kell; az ehhez szükséges információkat az érintett gazdálkodó szervezeteknek kell rendelkezésre bocsátaniuk.
- (28) Bizonyos feltételek teljesülése esetén a tagállamok egyes rendelkezéseket az érintett gazdasági ágazattal kötött megállapodások formájában is átültethetnek.
- (29) A hulladékkezelő létesítményekre és a veszélyes anyagok használatára vonatkozó követelményeknek a tudományos és műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról, valamint az átvételi (szét-szerelési) igazolásra és az adatbázis formájára vonatkozó minimális követelményekről és a mennyiségi célok teljesítésének ellenőrzéséhez szükséges végrehajtási intézkedések előírásáról a Bizottság bizottsági eljárás keretében intézkedik.
- (30) Az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak ⁽¹⁾ megfelelően kell elfogadni.
- (31) A tagállamok ezen irányelv rendelkezéseit az itt meghatározott határidőknél korábban is alkalmazhatják, feltéve hogy az intézkedések összhangban állnak a Szerződéssel,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.



1. cikk

Az irányelv céljai

Az irányelvben rögzített intézkedések célja elsősorban a járművekből származó hulladék keletkezésének megakadályozása, emellett az elhasználódott járművek és alkatrészeik újbóli használata, visszanyerése és más módon történő hasznosítása annak érdekében, hogy csökkenjen az ártalmatlanításra kerülő hulladék mennyisége, valamint javuljon a járművek életciklusában részt vevő valamennyi gazdálkodó szervezet – különösen az elhasználódott járművek feldolgozásában közvetlenül résztvevők – környezeti teljesítménye.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

1. „jármű”: a 70/156/EGK irányelv II. mellékletének A. szakaszában meghatározott M₁ vagy N₁ kategóriába sorolt járművek, valamint a 92/61/EGK irányelvben meghatározott háromkerekű gépjárművek, kivéve azonban a motoros tricikliket;
2. „elhasználódott jármű”: az a jármű, amely a 75/442/EGK irányelv 1. cikkének a) pontja értelmében hulladéknak minősül;
3. „gyártó”: a jármű gyártója vagy a jármű tagállamba történő importálását végző szakvállalkozás;
4. „megelőzés”: azok az intézkedések, amelyek célja az elhasználódott járművek, továbbá azok alkatrészei és anyagai mennyiségének és környezetre való veszélyességének csökkentése;
5. „kezelés”: minden olyan tevékenység, amely az után következik, hogy az elhasználódott járművet átadták a hulladékkezelő létesítmény számára, a szennyezés mentesítés, bontás, darabolás, aprítás, visszanyerés vagy az aprítási hulladékból a hasznosítást vagy hulladékként való ártalmatlanítást előkészítő műveletek és minden egyéb olyan művelet, amelyet az elhasználódott jármű és alkatrészeinek hasznosítása és/vagy hulladékként való ártalmatlanítása érdekében végrehajtanak;
6. „újrahasználat”: olyan művelet, amelynek révén az elhasználódott járművek alkatrészeit újra olyan célra teszik alkalmassá, amelyre eredetileg szolgáltak;
7. „visszanyerés” (recycling): a hulladék anyagának a termelési folyamatban való ismételt felhasználása, az eredeti célra vagy egyéb célra, kivéve azonban az energetikai hasznosítást. Az energetikai hasznosítás az éghető hulladék égetés során energiatermelésre való felhasználása, közvetlen, más hulladékokkal együtt történő vagy azok nélküli égetés keretében, de a hő hasznosításával;
8. „hasznosítás”: a 75/442/EGK irányelv II. B. mellékletében meghatározott, alkalmazható művelet;
9. „ártalmatlanítás”: a 75/442/EGK irányelv II. A. mellékletében meghatározott, alkalmazható művelet;

▼B

10. „gazdálkodó szervezetek”: az elhasználódott járművek, alkatrészeik és anyagaik tekintetében a gyártók, kereskedők, begyűjtők, gépjárműbiztosító-társaságok, bontók, aprítással foglalkozók, hasznosító létesítmények, visszanyeréssel foglalkozók és más kezelési műveletekben érintettek;

▼M7

11. „veszélyes anyag”: minden olyan anyag, amely megfelel az anyagok és keverékek osztályozásáról, címkézéséről és csomagolásáról szóló, 2008. december 16-i 1272/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ I. mellékletében meghatározott, alábbi veszélyességi osztályok vagy kategóriák bármelyikére vonatkozó kritériumoknak:

a) a 2.1–2.4., 2.6. és 2.7. veszélyességi osztály, a 2.8. veszélyességi osztály A. és B. típusa, a 2.9., 2.10., 2.12., és 2.13. veszélyességi osztály 1. és 2. kategóriája, a 2.14. veszélyességi osztály 1. és 2. kategóriája és a 2.15. veszélyességi osztály A–F. típusa;

b) a 3.1–3.6., a 3.7. (a szexuális működésre és termékenységre vagy a fejlődésre gyakorolt káros hatások), a 3.8. (kivéve a kábító hatásokat), a 3.9. és a 3.10. veszélyességi osztály;

c) a 4.1. veszélyességi osztály;

d) az 5.1. veszélyességi osztály;

▼B

12. „aprító”: olyan berendezés, amely az elhasználódott járművek kis darabokra való felaprítását, zúzását vagy felszabdalását hajtja végre, beleértve azt a célt, hogy közvetlenül újra használható fémhulladék keletkezzen;

13. „bontási információk”: azok az ismeretek, amelyek birtokában helyesen és környezetvédelmi szempontból megfelelően lehet kezelni az elhasználódott járműveket. Ezt a járműgyártóknak és alkatrészgyártóknak az engedéllyel rendelkező hulladékkezelő létesítmények rendelkezésére kell bocsátaniuk, kézikönyvek vagy elektronikus média útján (CD-ROM, on-line szolgáltatások).

*3. cikk***Hatály**

(1) Ezen irányelv a járművekre és az elhasználódott járművekre, valamint alkatrészeikre és anyagaikra vonatkozik. Az 5. cikk (4) bekezdése harmadik albekezdésének sérelme nélkül, ez attól függetlenül érvényes, hogyan szervizelték vagy javították a járművet használata során, továbbá függetlenül attól, hogy a gyártó által előállított vagy más gyártótól származó tartalék és cserealkatrészekkel van-e ellátva a vonatkozó közösségi vagy hazai előírások szerint.

(2) Ez az irányelv a jelenlegi közösségi szabályozás és vonatkozó nemzeti szabályozás sérelme nélkül érvényes, különös tekintettel a biztonsági, légszennyezéssel és zajkibocsátással kapcsolatos, valamint a talaj és víz védelmére vonatkozó szabványokra és más előírásokra.

⁽¹⁾ HL L 353., 2008.12.31., 1. o.

▼B

(3) Ha a gyártó kizárólag olyan járműveket állít elő vagy importál, amelyek felmentést élveznek a 70/156/EGK irányelv 8. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján, a tagállamok e gyártót és járműveit mentesíthetik az ezen irányelv 7. cikkének (4) bekezdésében, továbbá 8. és 9. cikkében foglalt rendelkezések alól.

(4) A 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának második francia bekezdésében meghatározott különleges rendeltetésű járművek mentesülnek ezen irányelv 7. cikkének rendelkezései alól.

(5) A háromkerekű gépjárművekre csak ezen irányelv 5. cikkének (1) bekezdése, 5. cikkének (2) bekezdése és 6. cikke vonatkozik.

*4. cikk***Megelőzés**

(1) A hulladék keletkezésének megelőzése érdekében a tagállamok különösen az alábbiakat ösztönzik:

a) azt, hogy a járműgyártók, az anyagokat és berendezéseket gyártókkal együttesen, korlátozzák a járművekben alkalmazott veszélyes anyagok mennyiségét, és ezt a lehető legnagyobb mértékben csökkentik már a jármű koncepcionális kialakításától kezdve úgy, hogy különösen az ilyen anyagok környezetbe való kikerülését akadályozzák meg, könnyebbé váljék a visszanyerés, és elkerülhető legyen a veszélyes hulladékként történő ártalmatlanítás.

b) azt, hogy az új járművek kialakításánál és gyártásánál teljes mértékben figyelembe vegyék és megkönnyítsék a bontást, újrahasználatot és hasznosítást, különösen az elhasznált járművek, azok alkatrészei és anyagai visszanyerését;

c) azt, hogy a járműgyártók, az anyagok és alkatrészek gyártóival közösen mind nagyobb mennyiségű visszanyert anyagot használnak fel a járművekben és más termékekben, a visszanyert anyagok piacának fejlesztése érdekében.

(2) a) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a 2003. július 1. után forgalomba hozott járművek anyagai és alkatrészei a II. mellékletben meghatározott esetek és feltételek kivételével ne tartalmazzanak ólmot, higanyt, kadmiumot vagy hatvegyértékű krómot;

b) ►**M5** A II. mellékletet rendszeres időközönként a műszaki és tudományos fejlődéshez kell igazítani annak érdekében, hogy: ◄

i. szükség szerint megállapítsa azokat a maximális koncentrációértékeket, amelyekig az a) pontban szereplő anyagok meghatározott járműanyagokban és alkatrészekben megtűrhetők;

ii. a járművek egyes anyagainak és alkatrészeinek az a) pont hatálya alól mentesítse, ha ezeknek az anyagoknak az alkalmazása elkerülhetetlen;

iii. a II. mellékletből törölje a járművek anyagainak és alkatrészeinek, ha ezeknek az anyagoknak a használata mellőzhető;

▼B

- iv. meghatározza az i. és ii. alpont a járműveknek azon anyagait, amelyek a további kezelést megelőzően elválaszthatóak; ezeket meg kell jelölni vagy más alkalmas módon azonosíthatóvá kell tenni;

▼M5

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló, az i–iv. alpontban említett intézkedéseket a 11. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼B

- c) a Bizottság a II. mellékletet először legkésőbb 2001. október 21-én vizsgálja felül. Az ott felsorolt kivételeket semmiképpen nem törlik a mellékletből 2003. január 1. előtt.

*5. cikk***Begyűjtés**

- (1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy

— a gazdálkodó szervezetek rendszert alakítsanak ki az elhasználódott járművek begyűjtésére, és amennyire műszakilag megoldható, a személygépkocsik javítása során eltávolított hulladék alkatrészek begyűjtésére,

— a begyűjtésre szolgáló létesítmények megfelelően elérhetőek legyenek területükön.

- (2) A tagállamok megteszik továbbá a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy minden elhasználódott járművet engedélyezett hulladékkezelő létesítményben adjanak le.

(3) A tagállamok olyan rendszert alakítanak ki, amelynél az átvételi (szétszerelési) igazolás bemutatása előfeltétele annak, hogy az elhasználódott járművet a nyilvántartásból töröljék. Ezt az igazolást az üzemben tartó vagy a tulajdonos számára kell kiadni, amikor az elhasználódott járművet a hasznosító létesítménybe szállítják. A 6. cikk szerinti engedéllyel rendelkező hasznosító létesítményeket fel kell jogosítani ilyen igazolás kiadására. A tagállamok engedélyezhetik a gyártók, forgalmazók és begyűjtők számára, hogy az engedéllyel rendelkező hasznosító létesítmény nevében bontási igazolást adjanak ki, feltéve hogy azok az állami hatóságoknál be vannak jegyezve, és garantálják, hogy az elhasználódott járművet egy engedélyezett hasznosító létesítménybe juttatják el.

Az átvételi igazolás kiadása a feldolgozó létesítmény részéről, vagy a forgalmazók vagy begyűjtők által a feldolgozó létesítmény nevében, nem jogosít fel pénzügyi ellenszolgáltatásra, kivéve, ha a tagállamok kifejezetten így rendelkeznek.

▼B

Azoknak a tagállamoknak, amelyek nem rendelkeznek nyilvántartásból való törlési rendszerrel ezen irányelv hatálybalépésekor, olyan rendszert kell kialakítaniuk, amely szerint az átvételi (szétszerlési) igazolást a megfelelő illetékes hatósághoz továbbítják, amikor az elhasználdott járművet a hasznosító létesítménybe eljuttatják, egyebekben e bekezdés rendelkezéseit betartva. Azon tagállamok, amelyek ezt az albekezdést kívánják alkalmazni, tájékoztatják a Bizottságot ennek indokairól.

(4) A tagállamok megteszik azokat az intézkedéseket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a járműnek a (3) bekezdés szerint az engedélyezett hasznosító létesítménybe történő eljuttatása az utolsó üzembentartó és/vagy tulajdonos számára ne jelentsen semmilyen költséget abból adódóan, hogy a járműnek nincs, vagy negatív a piaci értéke.

A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a gyártók viseljék ezen intézkedés végrehajtásának anyagi terheit, vagy azok jelentős részét, és/vagy vegyék vissza az elhasználdott járműveket olyan feltételekkel, amelyek az első albekezdésben szerepelnek.

A tagállamok rendelkezhetnek úgy is, hogy az elhasználdott jármű leadása ne legyen teljesen ingyenes, ha a jármű nem rendelkezik az összes alapvető alkatrészszel, különösen motorral és karosszériával, vagy olyan hulladékot tartalmaz, amelyet utólag helyeztek el az elhasználdott járműben.

A Bizottság rendszeresen felügyeli az első albekezdés teljesülését annak biztosítása érdekében, hogy az ne vezessen a piac torzulásához, és ha szükséges, e rendelkezés megváltoztatását fogja javasolni az Európai Parlament és a Tanács számára.

▼M5

(5) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy az illetékes hatóságok kölcsönösen elismerjék és elfogadják a más tagállamban a (3) bekezdésnek megfelelően kibocsátott bontási igazolást.

Ebből a célból meg kell határozni a bontási igazolás minimális tartalmi követelményeit. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 11. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼B*6. cikk***Kezelés**

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket, hogy az elhasználdott járműveket a 75/442/EGK irányelv 4. cikkében meghatározott általános követelmények szerint és az ezen irányelv I. mellékletében meghatározott minimális műszaki követelményekkel összhangban tárolják (még ideiglenesen is) és kezeljék, az egészségvédelemre és környezetvédelemre vonatkozó nemzeti jogszabályok sérelme nélkül.

(2) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy bármely intézmény vagy vállalkozás, amely hulladékkezelési tevékenységet folytat, engedélyt szerezzen az illetékes hatóságoktól, vagy nyilvántartásba kerüljön az illetékes hatóságoknál a 75/442/EGK irányelv 9., 10. és 11. cikke szerint.

▼B

A 75/442/EGK irányelv 11. cikke (1) bekezdésének b) pontja alól adható eltérés akkor vonatkozhat az elhasznált járművek hulladékával kapcsolatos tevékenységre, ha azok kezelése ezen irányelv I. mellékletének 3. pontja szerint már megtörtént, és az illetékes hatóságok a nyilvántartásba vétel előtt szemlét tartanak. A szemle alkalmával a következőket kell ellenőrizni:

- a) a kezelendő hulladék típusa és mennyisége;
- b) a teljesítendő általános műszaki feltételek;
- c) a megteendő biztonsági óvintézkedések,

annak érdekében, hogy a 75/442/EGK irányelv 4. cikkében foglalt célkitűzéseket elérjék. A szemlét évente egy alkalommal kell megtartani. Az eltérést alkalmazó tagállamok az eredményeket megküldik a Bizottság részére.

(3) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy bármely, hulladékkezelési műveletekkel foglalkozó létesítmény vagy vállalkozás legalább az alábbi kötelezettségeknek tegyen eleget, az I. mellékletnek megfelelően:

- a) az elhasznált járműveket további kezelés előtt darabokra szét kell szedni, vagy más, ezzel egyenértékű hatású intézkedéssel kell gondoskodni arról, hogy a környezetet minimális káros hatás érje. A 4. cikk (2) bekezdése szerint címkével ellátott vagy más módon megjelölt alkatrészeket vagy anyagokat el kell távolítani a további kezelés előtt;
- b) a veszélyes anyagokat és alkatrészeket el kell távolítani, és külön kell választani, szelektív módon úgy, hogy az elhasznált jármű továbbiakban aprítandó hulladékát ez ne szennyezze be;
- c) a szétszerelést és a tárolást úgy kell végezni, hogy biztosított legyen a járműalkatrészek újrahasználata és hasznosítása, különösen a visszanyerése.

Az elhasznált járművek I. melléklet 3. pontja szerinti, szennyező anyag ártalmatlanítási céllal végzett kezelési műveleteit a lehető legrövidebb időn belül el kell végezni.

(4) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a (2) bekezdésben említett engedély vagy nyilvántartásba vétel minden olyan feltételt tartalmazzon, amely az (1), (2) és (3) bekezdés előírásainak teljesítéséhez szükséges.

(5) A tagállamok azoknál a szervezeteknél vagy vállalkozásoknál, amelyek kezelési műveleteket végeznek, szorgalmazzák a hitelesített környezetvédelmi vezetési rendszer bevezetését.

▼M5

(6) Az I. mellékletet a műszaki és tudományos fejlődésnek megfelelően módosítani kell. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedést a 11. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼B

7. cikk

Újrahasználat és hasznosítás

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket az ismételt használatra alkalmas alkatrészek újrahasználatának, illetve az ismételt használatra nem alkalmas alkatrészek hasznosításának ezen belül amennyiben környezetvédelmi szempontból indokolt, visszanyerésének ösztönzésére, érintetlenül hagyva azonban a járművek biztonságára és a környezetvédelemre – például a légszennyezésre és zajkibocsátásra – vonatkozó követelményeket.

(2) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a gazdálkodó szervezetek elérjék a következő célokat:

- a) legkésőbb 2006. január 1-jéig minden elhasználódott jármű tekintetében az újrahasználat és hasznosítás mértéke el kell hogy érje az átlagos járműsúlyhoz viszonyított 85 %-ot egy évre vetítve. Ugyanezen idő alatt az újrahasználatot és visszanyerést legalább 80 %-ra kell növelni átlagos járműsúlyra vetítve évente;

az 1980. január 1. előtt gyártott járműveknél a tagállamok alacsonyabb célértékeket is meghatározhatnak az újrahasználat és hasznosítás tekintetében, ez azonban legalább 75 %, az újrahasználat és visszanyerés tekintetében pedig legalább 70 % kell hogy legyen. Az ezen albekezdésben szereplő lehetőséggel élni kívánó tagállamoknak a Bizottságot és a többi tagállamot tájékoztatniuk kell az indokaikról.

- b) legkésőbb 2015. január 1-jéig minden elhasználódott jármű tekintetében az újrahasználat és hasznosítás mértéke el kell hogy érje az átlagos járműsúlyhoz viszonyított 95 %-ot egy évre vetítve. Ugyanezen idő alatt az újrahasználatot és visszanyerést legalább 85 %-ra kell növelni átlagos járműsúlyra vetítve évente.

Az Európai Parlament és a Tanács legkésőbb 2005. december 31-ig felülvizsgálja a b) pontban szereplő célokat a Bizottság javaslatot is tartalmazó jelentése alapján. A jelentésben a Bizottságnak figyelembe kell vennie a járművek anyagösszetételében végbement változásokat és minden egyéb releváns, járművekkel kapcsolatos környezeti szempontot.

▼M5

Meg kell állapítani az első albekezdésben szereplő célok tagállamok általi teljesítésének ellenőrzéséhez szükséges részletes szabályokat. A Bizottságnak, amikor e szabályokra javaslatokat tesz, figyelembe kell vennie minden lényeges tényezőt, többek között az adatok rendelkezésre állását és az elhasználódott járművek kivitelének és behozatalának kérdését. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítésével történő módosítására irányuló részletes szabályokat a 11. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼B

(3) A Bizottságtól kapott javaslat alapján az Európai Parlament és a Tanács meghatározza az újrahasználatra és hasznosításra, valamint az újrahasználatra és visszanyerésre vonatkozó, 2015. után érvényes célokat.

▼B

(4) A 70/156/EGK irányelv módosításának elkészítése érdekében a Bizottság szorgalmazza olyan európai szabványok megalkotását, amelyek a járművek szétszerelhetőségére, hasznosítására és visszanyerhetőségére vonatkoznak. A szabványok megállapítását követően, de legkésőbb 2001 végéig, az Európai Parlament és a Tanács – a Bizottság javaslata alapján – módosítja a 70/156/EGK irányelvet úgy, hogy azok az említett irányelv alapján típusjövahagyásra került járművek, amelyek három évvel a 70/156/EGK irányelv módosítása után kerültek forgalomba, a jármű súlyára vetítve legalább 85 %-ban újrahasználatók és/vagy visszanyerhetők legyenek, és a jármű súlyára vetítve legalább 95 %-ban újrahasználatók vagy hasznosíthatók legyenek.

(5) A 70/156/EGK irányelv bonthatóság, újrahasznosíthatóság és visszanyerhetőség tekintetében történő módosításának javaslatánál a Bizottság szükség szerint figyelembe veszi annak biztosítását is, hogy az alkatrészek újrahasználata ne okozzon biztonsági vagy környezetvédelmi veszélyt.

*8. cikk***Kódolási (megjelölési) szabványok/szétszereléssel kapcsolatos információk**

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a gyártók, az anyagot előállítókkal és a berendezéseket gyártókkal összhangban, az alkatrészekre és anyagokra vonatkozóan kódolási szabványokat alkalmazzanak, különösen azon alkatrészek és anyagok azonosíthatósága érdekében, amelyek alkalmasak az újrahasználatra és a hasznosításra.

▼M5

(2) Meg kell állapítani az (1) bekezdésben említett szabványokat. A Bizottságnak, amikor e szabványokra javaslatokat tesz, figyelembe kell vennie a megfelelő nemzetközi testületek által e területen végzett munkát és szükség szerint részt kell abban vennie. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló intézkedést a 11. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼B

(3) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a gyártók minden új járműtípusnál legkésőbb hat hónappal az adott típus forgalomba hozatalát követően megadják a bontásra vonatkozó információkat. Az információban pontosan meg kell határozni – olyan mértékig, amennyire ez a hasznosító létesítmények számára ezen irányelv teljesítése érdekében szükséges – a jármű egyes alkatrészeit és anyagait, valamint a járművekben a veszélyes anyagok helyét, különös tekintettel a 7. cikkben foglalt cél elérésére.

(4) A kereskedelmi és ipari titkok sérelme nélkül, a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy – amennyiben ezt a létesítmények igénylik – a járművekben felhasznált alkatrészek gyártói megfelelő információkat bocsássanak az engedélyezett létesítmények rendelkezésére az újrahasználató alkatrészek bontásával, tárolásával és vizsgálatával kapcsolatban.

▼ B*9. cikk***Jelentés és tájékoztatás**

(1) A tagállamok háromévente jelentést küldenek a Bizottság számára ezen irányelv végrehajtásáról. A jelentést a Bizottság által a 91/692/EGK irányelv⁽¹⁾ 6. cikke szerinti eljárással összhangban megalkotott, és az elhasználdott járművekről és azok kezeléséről szóló adatbázis létrehozása céljából kibocsátott kérdőív vagy vázlat alapján kell megtenni. A jelentésnek tartalmaznia kell a vonatkozó információkat a gépjárművek értékesítésével és begyűjtésével, bontásával, aprításával, hasznosításával és visszanyerésével foglalkozó ágazatok szerkezetében bekövetkezett esteleges változásokról, amelyek a verseny bármilyen torzulásához vezetnek a tagállamon belül vagy a tagállamok között. A kérdőívet vagy vázlatot a tagállamok hat hónappal a jelentés tárgyidőszakának kezdete előtt kapják meg. A jelentést a Bizottság részére a hároméves tárgyidőszak után kilenc hónapon belül kell megküldeni.

Az első jelentés a 2002. április 21-ét követő három évre vonatkozik.

Kilenc hónappal a tagállamok jelentésének kézhezvétele után a fenti információk alapján a Bizottság jelentést tesz közzé ezen irányelv végrehajtásáról.

▼ M5

Az adatbázisrendszer formátumát a 11. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼ B

(2) A tagállamok minden esetben megkövetelik az érintett gazdasági szereplőktől az alábbi adatok nyilvánosságra hozatalát:

- a járművek és alkatrészeik tervei, tekintettel azok hasznosíthatóságára és a visszanyerhetőségre,
- az elhasználdott járművek környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelése, különös tekintettel az összes folyadék eltávolítására és a bontásra,
- az újrahasználat, visszanyerés és hasznosítás fejlesztése és optimalizálása az elhasználdott járműveknél és azok alkatrészeinél,
- a visszanyerésben és hasznosításban elért eredmények, az ártalmatlanítandó hulladék csökkentését és a hasznosítás és visszanyerés mértékének növelését illetően.

A gyártónak ezt az információt a lehetséges vásárlók számára hozzáférhetővé kell tennie. Az információt az új járművek marketingjéhez felhasznált reklámanyagoknak tartalmazniuk kell.

⁽¹⁾ HL L 377., 1991.12.31., 48. o.

▼ B*10. cikk***Végrehajtás**

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2002. április 21-től kezdődő hatállyal megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

(3) Feltéve, hogy az irányelvben foglalt célkitűzések teljesülnek, a tagállamok az illetékes hatóságok és az érintett gazdasági ágazatok közötti megállapodásokkal ültethetik át a 4. cikk (1) bekezdésben, 5. cikk (1) bekezdésben, 7. cikk (1) bekezdésben, 8 cikk (1) és (3) bekezdésben és 9. cikk (2) bekezdésben szereplő rendelkezéseket, és állapíthatják meg az 5. cikk (4) bekezdésének átültetésére a részletes szabályokat. E megállapodásoknak meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

- a) a megállapodásoknak végrehajthatónak kell lenniük;
- b) a megállapodásokban meg kell határozni a célokat, a megfelelő határidőkkel;
- c) a megállapodásokat a hivatalos nemzeti lapban, vagy a nyilvánosság számára hozzáférhető hivatalos dokumentumban közzé kell tenni, és a Bizottság számára át kell adni;
- d) a megállapodás keretében elért eredményeket rendszeresen felügyelni kell, jelenteni kell az illetékes hatóságok és a Bizottság számára, és a megállapodásban rögzített feltételek szerint nyilvánosságra kell hozni;
- e) az illetékes hatóságoknak megfelelő rendelkezéseket kell hozniuk a megállapodás által elért eredmények megfigyelésére;
- f) a megállapodás be nem tartása esetén a tagállamnak az ezen irányelvben szereplő megfelelő rendelkezéseket törvényi, rendeleti vagy közigazgatási intézkedésekkel kell végrehajtania.

▼ M5*11. cikk***A bizottsági eljárás**

(1) A Bizottságot a 75/442/EGK irányelv 18. cikke szerint létrehozott bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel a 8. cikkének rendelkezéseire is.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikke (6) bekezdésében megállapított határidő három hónap.

▼ **M5**

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel a 8. cikkének rendelkezéseire is.

▼ **B**

12. cikk

Hatálybalépés

(1) Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

(2) Az 5. cikk (4) bekezdése

— 2002. július 1-jén lép hatályba az e napot követően forgalomba hozott járművekre vonatkozóan,

— 2007. január 1-jén lép hatályba az első francia bekezdésben említett nap előtt forgalomba hozott járművekre vonatkozóan.

(3) A tagállamok az 5. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit a (2) bekezdésben említett időpontok előtt is alkalmazhatják.

13. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

▼B*I. MELLÉKLET***A 6. cikk (1) és (3) bekezdése szerinti kezelésre vonatkozó minimális műszaki követelmények**

1. Az elhasználódott járművek tárolási helye (ideértve az ideiglenes tárolást is) a kezelés megkezdése előtt:
 - vízhatlan felületek megfelelő területen, kiömlő víz gyűjtésére alkalmas eszközökkel, gyűjtő hordókkal és tisztító-zsírtalanító berendezésekkel,
 - vízkezelésre, ide értve a csapadékvizet is, alkalmas berendezések, az egészség- és környezetvédelmi előírásokkal összhangban.
2. Kezelési helyek:
 - vízhatlan felületek megfelelő területen, kiömlő víz gyűjtésére alkalmas eszközökkel, gyűjtő hordókkal és tisztító-zsírtalanító berendezésekkel,
 - megfelelő tárolóhely a kiszertelt alkatrészek számára, ideértve a vízhatlan tárolási lehetőséget olajjal szennyezett alkatrészek számára,
 - megfelelő konténerek az akkumulátorok, (az elektrolit helyszíni vagy máshol történő semlegesítésével), szűrők és PCB/PCT-t tartalmazó kondenzátorok tárolására,
 - megfelelő tárolótartályok az elhasználódott járművek folyadékainak különválasztott tárolására: üzemanyag, motorolaj, sebességváltó-olaj, hajtóműolaj, hidraulikaolaj, hűtőfolyadékok, fagyálló folyadék, fékfolyadék, akkumulátorsavak, légkondicionáló rendszer folyadékai és minden egyéb folyadék számára, amely az elhasználódott járműben található,
 - vízkezelésre, ide értve a csapadékvizet is, alkalmas berendezések, az egészség- és környezetvédelmi előírásoknak megfelelően,
 - megfelelő tárolóhely a használt gumiköpenyek számára, a tűzveszély és a túlzottan magasra rakatolás elkerülésével.
3. Az elhasználódott járművek szennyezés-mentesítésével kapcsolatos kezelési műveletek:
 - akkumulátorok és cseppfolyósítottgáz-tartályok eltávolítása,
 - potenciálisan robbanásveszélyes tárgyak (pl. légszakok) eltávolítása vagy hatástalanítása,
 - a motorolaj, sebességváltó-olaj, hajtóműolaj, hidraulikaolaj, hűtőfolyadékok, fagyálló folyadék, fékfolyadék, akkumulátorsavak, légkondicionáló rendszer folyadékai és az elhasználódott járműben található minden egyéb folyadék eltávolítása és különválasztott gyűjtése, kivéve ha ezek szükségesek az adott alkatrész újbóli felhasználásához,
 - minden olyan alkatrész lehetőség szerinti eltávolítása, amely higanyt tartalmaz.
4. A visszanyerés elősegítését szolgáló feldolgozási műveletek:
 - katalitikus anyagok eltávolítása,
 - rezet, alumíniumot és magnéziumot tartalmazó alkatrészek eltávolítása, ha ezeket a fémeket az aprítási folyamat során nem választják el,

▼B

- gumiköpenyek és nagy műanyag alkatrészek eltávolítása (lökhárítók, műszerfal, folyadéktartályok stb.), ha ezeket az anyagokat nem távolítják el az aprítási folyamat során úgy, hogy anyaguk ténylegesen visszanyerhető legyen,
 - üvegek eltávolítása.
5. A tárolási műveleteket úgy kell végrehajtani, hogy elkerüljék a folyadékot tartalmazó alkatrészek vagy visszanyerhető alkatrészek és pótalkatrészek sérülését.

▼M9

II. MELLÉKLET

A 4. cikk (2) bekezdése a) pontjának hatálya alól mentesített anyagok és alkatrészek

Anyagok és alkatrészek	A mentesség alkalmazási területe és hatályának vége	A 4. cikk (2) bekezdése b) pontjának iv. alpontja értelmében címke vagy más azonosító jelzés használata követelmény
------------------------	---	---

Ólom mint ötvözőelem

1. a) Acél megmunkálási célokra és tűzihorganyzott acél alkatrészek készletben, legfeljebb 0,35 tömegszázalék ólomtartalommal		
1. b) Folyamatosan horganyzott acéllemez legfeljebb 0,35 tömegszázalék ólomtartalommal	A 2016. január 1. előtt típusjóvá hagyást nyert 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) Alumínium legfeljebb 0,4 tömegszázalék ólomtartalommal	(²)	
3. Rézötvözet legfeljebb 4 tömegszázalék ólomtartalommal	(²)	
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	2011. július 1., majd azt követően a 2011. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészei	

Ólom és ólomvegyületek alkatrészekben

5. Elemek és akkumulátorok	(²)	X
6. Lengéscsillapítók	A 2016. január 1. előtt típusjóvá hagyást nyert járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X
7. a) Elastomerek vulkanizálási ható- és stabilizáló anyagai a fék-, üzemanyag- és légszállító csövekben, 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 csövekben, elastomer/fém alkatrészek az alváz elemeiben vagy a motortartó elemekben, legfeljebb 0,5 tömegszázalék ólomtartalommal	A 2006. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	

▼M9

Anyagok és alkatrészek	A mentesség alkalmazási területe és hatályának vége	A 4. cikk (2) bekezdése b) pontjának iv. alpontja értelmében címke vagy más azonosító jelzés használata követelmény
7. c) Elasztomerek kötőanyagai az erőátviteli alkalmazásokban, legfeljebb 0,5 tömegszázalék ólomtartalommal	A 2009. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
8. a) Elektromos és elektronikus alkatrészek áramköri kártyára való rögzítésére szolgáló ólomtartalmú forrasztóanyagok, illetve az alumínium elektrolitkondenzátor kivételével a csatlakozótükön vagy áramköri kártyán lévő egyéb alkatrészek érintkezőinek ólomtartalmú bevonata	A 2016. január 1. előtt típusjóvá hagyást nyert járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X ⁽¹⁾
8. b) Ólomtartalmú forrasztóanyag nem elektromos áramköri panelekre vagy üvegfelületre való forrasztáshoz	A 2011. január 1. előtt típusjóvá hagyást nyert járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X ⁽¹⁾
8. c) Ólomtartalmú bevonat alumínium elektrolitkondenzátorok érintkezőin	A 2013. január 1. előtt típusjóvá hagyást nyert járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X ⁽¹⁾
8. d) Ólomtartalmú forrasztóanyag üvegre való forrasztáshoz légtömegmérő érzékelőiben	A 2015. január 1. előtt típusjóvá hagyást nyert járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X ⁽¹⁾
8. e) Magas olvadáspontú, ólomtartalmú forrasztóanyagok (azaz olyan ólomötvözetek, amelyek legalább 85 tömegszázalékban tartalmaznak ólomot)	⁽³⁾	X ⁽¹⁾
8. f) Ólomtartalmú rugalmas tűs csatlakozórendszerek	⁽³⁾	X ⁽¹⁾
8. g) Flip Chip integrált áramkörökben a félvezető süllyesztéke és hordozója között működőképes elektronikus kapcsolatot lehetővé tevő ólomtartalmú forrasztóanyag	⁽³⁾	X ⁽¹⁾
8. h) Ólomtartalmú forrasztóanyag hőterítőknél hőnyelőkbe való rögzítéséhez olyan erőátviteli félvezető-szerelvényekben, amelyek lapkamérete a projekciós területnek legalább 1 cm ² -e, illetve névleges áramsűrűsége a szilíciumlapka-területet tekintve legalább 1 A/mm ²	⁽³⁾	X ⁽¹⁾
8. i) Ólomtartalmú forrasztóanyag elektromos üvegfelület-kezeléshez a rétegelt üvegfelületre való forrasztás kivételével	A 2013. január 1. előtt típusjóvá hagyást nyert járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek ⁽⁴⁾	X ⁽¹⁾
8. j) Ólomtartalmú forrasztóanyag rétegelt üvegfelületre való forrasztáshoz	⁽³⁾	X ⁽¹⁾

▼M9

Anyagok és alkatrészek	A mentesség alkalmazási területe és hatályának vége	A 4. cikk (2) bekezdése b) pontjának iv. alpontja értelmében címke vagy más azonosító jelzés használata követelmény
9. Szeleplülések	A 2003. július 1. előtt kifejlesztett motortípusok pótalkatrészeiként	
10. a) Olyan elektromos és elektronikus alkatrészek, amelyek üvegben vagy kerámiában, üveg vagy kerámia beágyazó-anyagösszetételekben, üvegkerámia anyagban vagy üvegkerámia beágyazó-anyagösszetételekben ólmot tartalmaznak. Ez a mentesség nem terjed ki a következőkben történő ólomfelhasználásra: — izzók üvege és gyújtógyertyák zománcbevonata, — a 10. b), a 10. c) és a 10. d) pontban felsorolt alkatrészekben lévő dielektromos kerámiaanyagok		X ⁽⁵⁾ (a motorok piezoelektromos alkatrészeinek kivételével)
10. b) Integrált áramkörök vagy diszkrét félvezetők részét képező kondenzátorokban található ólom-cirkanát-titanát alapú, ólomtartalmú dielektromos kerámiaanyagok		
10. c) 125 V alatti névleges váltakozó feszültségű, illetve 250 V alatti névleges egyenfeszültségű kondenzátorokban található ólomtartalmú dielektromos kerámiaanyagok	A 2016. január 1. előtt típusjövahagyást nyert járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	
10. d) Ólomtartalmú dielektromos kerámiaanyagok az ultrahangos lokátorberendezések érzékelőinek a hőmérséklet miatti mérési hibáját ellensúlyozó kondenzátorokban	⁽³⁾	
11. Robbanópatronok	A 2006. július 1. előtt típusjövahagyást nyert járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	
12. A gépjárművek szén-dioxid-kibocsátását a kipufogóhő visszanyerésével csökkentő elektromos rendszerek ólomtartalmú hőelektromos anyagai	A 2019. január 1. előtt típusjövahagyást nyert járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X
Hat vegyértékű króm		
13. a) Korrózióvédő bevonatok	A 2007. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
13. b) A karosszériaelemek esetében felhasznált csavarokkal és anyacsavarokkal kapcsolatos korrózióvédő bevonatok	A 2008. július 1. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	

▼ **M9**

Anyagok és alkatrészek	A mentesség alkalmazási területe és hatályának vége	A 4. cikk (2) bekezdése b) pontjának iv. alpontja értelmében címke vagy más azonosító jelzés használata követelmény
14. Lakóautók abszorpciós hűtőgépeinek szénacél hűtőrendszerében használt korrózióálló anyag, legfeljebb a hűtőközeg 0,75 tömegszázalékos arányában, kivéve akkor, ha létezik más alkalmazható (vagyis lakóautókban való alkalmazásra a piacon elérhető) hűtési technológia, és az nem jár hátránnyal a környezetre, az egészségre és/vagy a fogyasztók biztonságára nézve		X

Higany

15. a) A fényszórókban használt kislőlámpák	A 2012. július 1. előtt típusjóvá hagyást nyert járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X
15. b) Műszerfal kijelzőiben használt fénycsővek	A 2012. július 1. előtt típusjóvá hagyást nyert járművek és az e járművekbe szánt pótalkatrészek	X

Kadmium

16. Elektromos meghajtású járművek akkumulátorai	A 2008. december 31. előtt forgalomba hozott járművek pótalkatrészeiként	
--	--	--

(¹) Ki kell szerelni, ha a 10. a) ponttal összefüggésben túllépésre kerül a 60 g/jármű átlagos határérték. E kikötés alkalmazása szempontjából a nem a gyártó által a gyártósoron beszerelt elektronikus berendezéseket nem kell figyelembe venni.

(²) Ez a mentesség 2015-ben felülvizsgálat tárgya lesz.

(³) Ez a mentesség 2014-ben felülvizsgálat tárgya lesz.

(⁴) Ez a mentesség 2012. január 1-jéig felülvizsgálandó.

(⁵) Ki kell szerelni, ha a 8. a)–j) ponttal összefüggésben túllépésre kerül a 60 g/jármű átlagos határérték. E kikötés alkalmazása szempontjából a nem a gyártó által a gyártósoron beszerelt elektronikus berendezéseket nem kell figyelembe venni.

Megjegyzések:

— Az ólom, a hat vegyértékű króm és a higany esetében a homogén anyagban legfeljebb 0,1 tömegszázalékos maximális koncentráció, a kadmium esetében pedig a homogén anyagban legfeljebb 0,01 tömegszázalékos maximális koncentráció megengedett.

— A mentesség lejártának napján már forgalomba hozott járművek alkatrészeinek újrahasználata korlátozás nélkül lehetséges, mivel ez nem tartozik a 4. cikk (2) bekezdése a) pontjának hatálya alá.

— A 2003. július 1. előtt forgalomba hozott járművekben való felhasználásra szánt, 2003. július 1. után forgalomba hozott pótalkatrészek mentesülnek a 4. cikk (2) bekezdésének a) pontjában foglalt rendelkezések alól (*).

(*) Ez a kikötés nem vonatkozik a kerékkiegyensúlyozó súlyokra, az elektromotorok szénkeféire és a fékbetétekre.