

Официален вестник

на Европейския съюз

L 329



Издание
на български език

Законодателство

Година 56
10 декември 2013 г.

Съдържание

I Законодателни актове

ДИРЕКТИВИ

- ★ Директива 2013/54/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 година относно определени отговорности на държавата на знамето за спазване и прилагане на Морската трудова конвенция от 2006 г. ⁽¹⁾ 1

- ★ Директива 2013/56/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 година за изменение на Директива 2006/66/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно батерии и акумулатори и отпадъци от батерии и акумулатори по отношение на пускането на пазара на преносими батерии и акумулатори, съдържащи кадмий и предназначени за използване в електрически инструменти без захранващ шнур, както и на клетъчни батерии с ниско живачно съдържание и за отмяна на Решение 2009/603/ЕО на Комисията ⁽¹⁾ 5

II Незаконодателни актове

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) № 1277/2013 на Комисията от 9 декември 2013 година за разрешаване на повишаването на граничните стойности за обогатяване на вино, произведено от грозде, набрано през 2013 година в някои лозарски райони или части от тях 10

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 1278/2013 на Комисията от 9 декември 2013 година за установяване на стандартни стойности при внос с цел определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци 13

Цена: 3 EUR

(Продължава на вътрешната корица)

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

ДИРЕКТИВИ

- ★ Директива 2013/60/ЕС на Комисията от 27 ноември 2013 година за изменение за целите на адаптирането към техническия прогрес на Директива 97/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно някои компоненти или характеристики на двуколесните или триколесните моторни превозни средства, Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и на Директива 2009/67/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно монтирането на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация на дву- или триколесните моторни превозни средства ⁽¹⁾ 15

РЕШЕНИЯ

- ★ Решение 2013/725/ОВППС на Съвета от 9 декември 2013 година за изменение и удължаване на срока на действие на Решение 2012/173/ОВППС относно задействането на Оперативния център на ЕС за мисиите и операцията по линия на общата политика за сигурност и отбрана в региона на Африканския рог 39

- ★ Решение 2013/726/ОВППС на Съвета от 9 декември 2013 година в подкрепа на резолюция 2118 (2013) на Съвета за сигурност решение на изпълнителния съвет на ОЗХО ЕС-M-33/Dec 1 в рамките на изпълнението на Стратегията на ЕС срещу разпространението на оръжия за масово унищожение 41

2013/727/ЕС:

- ★ Решение за изпълнение на Комисията от 6 декември 2013 година за установяване на формат за нотифицирането на информацията относно приемането и съществени изменения на плановете за управление на отпадъците и програмите за предотвратяване на образуването на отпадъци (нотифицирано под номер C(2013) 8641) ⁽¹⁾ 44

I

(Законодателни актове)

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2013/54/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 20 ноември 2013 година

относно определени отговорности на държавата на знамето за спазване и прилагане на Морската трудова конвенция от 2006 г.

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта за законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Действието на Съюза в областта на морския транспорт има за цел, *inter alia*, подобряване на условията на живот и труд на морските лица на борда на кораба, морската сигурност и безопасност и предотвратяването на замърсяването, причинено от морски произшествия.
- (2) Съюзът си дава сметка, че повечето морски произшествия са пряко причинени от човешки фактори, особено от умора.
- (3) Една от основните цели на политиката на Съюза за морска безопасност е да се премахне морският транспорт, който е под стандартите.
- (4) На 23 февруари 2006 г. Международната организация на труда (МОТ) прие Морската трудова конвенция от 2006 г. (МТК от 2006 г.) с цел да се създаде единен, съгласуван

и актуален инструмент, включващ и основните принципи, които са заложили в други международни трудови конвенции.

- (5) Съгласно член VIII от МТК от 2006 г. тя трябва да влезе в сила 12 месеца след датата, на която са регистрирани ратификациите от най-малко 30 членове на МОТ с общ дял от 33 % в световния брутен тонаж на кораби. Това условие беше изпълнено на 20 август 2012 г. и следователно МТК от 2006 г. влезе в сила на 20 август 2013 г.
- (6) С Решение 2007/431/ЕО на Съвета ⁽³⁾ държавите членки се упълномощават да ратифицират МТК от 2006 г. и се приканват да я ратифицират възможно най-скоро.
- (7) С МТК от 2006 г. се определят минимални световни стандарти, за да се гарантира правото на всички морски лица на достойни условия на живот и труд, независимо от тяхната националност и от знамето на кораба, на който служат, както и за да се установят равни условия.
- (8) В различни инструменти на Съюза са въведени отделни части на МТК от 2006 г., по отношение на задълженията на държавата на знамето и на държавата на пристанището. Целта на настоящата директива е да въведе определени разпоредби за спазване и прилагане, предвидени в дял 5 от МТК от 2006 г., по отношение на онези части на МТК от 2006 г., във връзка с които все още не са приети необходимите разпоредби за спазване и прилагане. Тези части отговарят на елементите, предвидени в приложението към Директива 2009/13/ЕО на Съвета ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Решение 2007/431/ЕО на Съвета от 7 юни 2007 г. за упълномощаване на държавите членки да ратифицират, в интерес на Европейската общност, Конвенцията за морски труд от 2006 г. на Международната организация на труда (ОВ L 161, 22.6.2007 г., стр. 63).

⁽⁴⁾ Директива 2009/13/ЕО на Съвета от 16 февруари 2009 г. за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ЕКСА) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Морската трудова конвенция от 2006 г. и за изменение на Директива 1999/63/ЕО (ОВ L 124, 20.5.2009 г., стр. 30).

⁽¹⁾ ОВ С 299, 4.10.2012 г., стр. 153.

⁽²⁾ Позиция на Европейския парламент от 8 октомври 2013 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 15 ноември 2013 г.

- (9) С Директива 2009/13/ЕО се изпълнява Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ЕССА) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Морската трудова конвенция от 2006 г. („Споразумението“), приложено към нея. Настоящата директива не засяга Директива 2009/13/ЕО и следователно следва да гарантира спазването на по-благоприятни разпоредби от правото на Съюза, в съответствие с посочената директива.
- (10) Въпреки че с Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ се уреждат отговорностите на държавата на знамето, като се включва в правото на Съюза схемата за доброволен одит на държавите — членки на ММО, и се въвежда сертифициране на националните морски органи по отношение на качеството, отделна директива, обхващаща морските трудови норми, би била по-подходяща и по-ясно би отразила различните цели и процедури, като същевременно не засяга Директива 2009/21/ЕО.
- (11) Директива 2009/21/ЕО се прилага за конвенциите на ММО. При всички случаи държавите членки биха могли да разработват, въвеждат и поддържат системи за управление на качеството за оперативните аспекти на дейностите, свързани с държавата на знамето, на своите морски администрации, които попадат в обхвата на настоящата директива.
- (12) Държавите членки следва да изпълняват ефективно задълженията си като държави на знамето във връзка с изпълнението от кораби, плаващи под тяхно знаме, на съответните части на МТК от 2006 г. Като създадат ефективни системи за механизми за мониторинг, включително инспекции, държавите членки биха могли по целесъобразност да издават разрешения на публични институции или на други организации по смисъла на правило 5.1.2 от МТК от 2006 г., съгласно установените в нея условия.
- (13) Съгласно член 2, параграф 3, буква в) от Регламент (ЕС) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ се предвижда, че мандатът на Европейската агенция за морска безопасност съдържа като основна задача, че Агенцията следва да работи с държавите членки, за да предоставя по искане на държава членка подходяща информация с оглед подкрепа на мониторинга върху признатите организации, които действат от името на тази държава членка, без да се засягат правата и задълженията на държавата на знамето.
- (14) Доколкото целите на настоящата директива не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците на действието могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (15) При никакви обстоятелства прилагането на настоящата директива не следва да води до намаляване на равнището на защита, от която се ползват понастоящем морските лица съгласно правото на Съюза,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет

С настоящата директива се установяват правила, за да се гарантира, че държавите членки изпълняват ефективно задълженията си като държави на знамето по отношение на изпълнението на съответните части на МТК от 2006 г. Настоящата директива не засяга директиви 2009/13/ЕО и 2009/21/ЕО, нито каквито и да е по-високи стандарти за условия на живот и труд, определени в тях за морските лица.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилага следното определение, в допълнение към съответните определения, включени в приложението към Директива 2009/13/ЕО:

„съответните части на МТК от 2006 г.“ означава частите на МТК от 2006 г., чието съдържание може да се смята за съответстващо на разпоредбите, съдържащи се в приложението към Директива 2009/13/ЕО.

Член 3

Мониторинг на изпълнението

1. Държавите членки осигуряват установяването на ефективни и подходящи механизми за правоприлагане и мониторинг, включително периодичните инспекции, предвидени в МТК от 2006 г., така че да се гарантира, че условията на живот и труд на морските лица на борда на кораби, плаващи под тяхно знаме, отговарят и продължават да отговарят на изискванията на съответните части на МТК от 2006 г.

⁽¹⁾ Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132).

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на Европейска агенция за морска безопасност (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1).

2. По отношение на кораби с брутен тонаж под 200 тона, които не извършват международни плавания, държавите членки могат, като се консултират със съответните организации на корабособствениците и на морските лица, да решат да адаптират съгласно член II, параграф 6 от МТК от 2006 г. механизмите за мониторинг, включително инспекциите, така че да се вземат предвид специфичните условия, свързани с тези кораби.

3. При изпълнението на задълженията си по настоящия член, държавите членки могат, по целесъобразност, да разрешат на публични институции или други организации, включително тези на друга държава членка, ако последната е съгласна, които те признават за разполагащи с достатъчен капацитет, компетентност и независимост, за да извършват инспекции. При всички случаи държавите членки остават изцяло отговорни за инспектирането на условията на живот и труд на съответните морски лица на борда на кораби, плаващи под знамето на същата държава членка. Настоящата разпоредба не засяга Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾.

4. Държавите членки установяват ясни цели и стандарти по отношение на управлението на системите си за инспекция, както и адекватни цялостни процедури за тяхната оценка на степента, до която тези цели и стандарти са постигнати.

5. Всяка държава членка гарантира, че морските лица на борда на корабите, плаващи под знамето на същата държава членка, имат достъп до копие от Споразумението. Достъпът може да се предостави по електронен път.

Член 4

Персонал, отговарящ за осъществяване на мониторинг на изпълнението

1. Държавите членки гарантират, че персоналът, включително служителите на институциите или други организации („признати организации“ по смисъла на МТК от 2006 г.), упълномощени да извършват инспекции в съответствие с член 3, параграф 3 и които отговарят за проверка на правилното изпълнение на съответните части на МТК от 2006 г., имат необходимото или желателно обучение, компетентност, мандат, пълни законни правомощия, статут и независимост, за да могат да извършват споменатата проверка и да осигуряват спазването на изискванията на съответните части на МТК от 2006 г. В съответствие с МТК от 2006 г. инспекторите се оправомощават да вземат подходящите мерки, за да наложат забрана корабът да напуска пристанището, докато не бъде предприето необходимото действие.

2. Всички разрешения, предоставени във връзка с инспекции, най-малкото оправомощават признатата организация да изисква коригирането на недостатъците, които е установила в условията на живот и труд на морските лица, и да осъществява инспекции в тази връзка по искане на държавата на пристанището.

3. Всяка държава членка установява:

⁽¹⁾ Директива 2009/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 47).

а) система за гарантиране на съответствието на работата, извършвана от признатите организации, която включва даване на информация относно всички приложими национални законови и подзаконови актове и съответните международни инструменти; както и

б) процедури за комуникация с такива организации и за надзора върху тях.

4. Всяка държава членка предоставя на Международното бюро по труда актуален списък на всички признати организации, които са оправомощени да действат от нейно име, и редовно актуализира този списък. В списъка се посочват функциите, които признатите организации са оправомощени да упражняват.

Член 5

Бордови процедури за подаване на жалби, разглеждане на жалби и коригиращи мерки

1. Всяка държава-членка осигурява наличие в своите законови и подзаконови актове на подходящи бордови процедури за подаване на жалби.

2. Ако дадена държава членка получи жалба, която не смята за категорично неоснователна, или получи доказателства, че кораб, плаващ под нейно знаме, не отговаря на изискванията на съответните части на МТК от 2006 г. или че има сериозни пропуски в мерките за тяхното прилагане, държавата членка прави необходимото за разследване на въпроса и гарантира предприемането на действия за коригиране на всички констатирани пропуски.

3. Персоналът, който разглежда жалбите или получава информация за тях, третира като поверителен източника на оплакването или жалбата, в които се съдържат твърдения за опасност или пропуск във връзка с условията на живот и труд на морските лица или за нарушение на законовите и подзаконовите актове, и не показва по никакъв начин на корабособственика, на неговия представител или на оператора на кораба, че е предприета инспекция в резултат на такова оплакване или жалба.

Член 6

Доклади

1. Комисията включва въпроси от обхвата на настоящата директива в докладите, които изготвя в съответствие с член 9 от Директива 2009/21/ЕО.

2. Не по-късно от 31 декември 2018 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно въвеждането и прилагането на правило 5.3 от МТК от 2006 г. по отношение на отговорностите по предоставяне на работници. При целесъобразност в доклада може да се съдържат предложения за мерки за подобряване на условията на живот и труд в морския сектор.

Член 7

Транспониране

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива до 31 март 2015 г. Те незабавно информират Комисията за текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези мерки, те съдържат позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните мерки на националното право, които приемат в приложното поле на настоящата директива.

Член 8

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 9

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на 20 ноември 2013 година.

За Европейския парламент

Председател

M. SCHULZ

За Съвета

Председател

V. LEŠKEVIČIUS

Изявление на Комисията

„Комисията е на мнение, че заглавието не отразява правилно обхвата на директивата.“

ДИРЕКТИВА 2013/56/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 20 ноември 2013 година**

за изменение на Директива 2006/66/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно батерии и акумулатори и отпадъци от батерии и акумулатори по отношение на пускането на пазара на преносими батерии и акумулатори, съдържащи кадмий и предназначени за използване в електрически инструменти без захранващ шнур, както и на клетъчни батерии с ниско живачно съдържание и за отмяна на Решение 2009/603/ЕО на Комисията

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

(1) С Директива 2006/66/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾ се забранява пускането на пазара на преносими батерии и акумулатори, включително на такива, вградени в уреди, които съдържат тегловно повече от 0,002 % кадмий. Въпреки това преносимите батерии и акумулатори, предназначени за използване в електрически инструменти без захранващ шнур, са освободени от тази забрана.

(2) Комисията направи преглед на това освобождаване в съответствие с член 4, параграф 4 от Директива 2006/66/ЕО.

(3) Този преглед доведе до заключението, че с цел постепенно да се намали количеството кадмий, изхвърлян в околната среда, забраната на употребата на кадмий следва да

обхване и преносимите батерии и акумулатори, предназначени за използване в електрически инструменти без захранващ шнур, тъй като на пазара има подходящи несъдържащи кадмий заместители за тези приложения, а именно никел-металхидридни и литиевоионните технологии за батерии.

(4) Съществуващото освобождаване за преносими батерии и акумулатори, предназначени за използване в електрически инструменти без захранващ шнур, следва да продължи да се прилага до 31 декември 2016 г., за да се даде възможност на рециклиращата промишленост и потребителите по цялата верига на стойността да приспособят допълнително съответните заместващи технологии по еднакъв за всички региони на Съюза начин.

(5) Директива 2006/66/ЕО забранява пускането на пазара на всякакви батерии или акумулатори, независимо дали са вградени в уреди или не, които съдържат тегловно повече от 0,0005 % живак. Въпреки това клетъчните батерии с тегловно съдържание на живак от не повече от 2 %, са освободени от тази забрана. Пазарът на Съюза за клетъчни батерии вече преминава към клетъчни батерии без съдържание на живак. Следователно е целесъобразно да се забрани предлагането на пазара на клетъчни батерии, които съдържат тегловно повече от 0,0005 % живак.

(6) В резултат на влизането в сила на Договора от Лисабон правомощията, предоставени на Комисията съгласно Директива 2006/66/ЕО, трябва да бъдат приведени в съответствие с членове 290 и 291 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

(7) С цел допълване или изменение на Директива 2006/66/ЕО на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 ДФЕС по отношение на критериите за оценка на равностойните условия за третиране и рециклиране извън Съюза, етикетирането на капацитета на преносимите и автомобилните батерии и акумулатори, както и освобождаването от прилагането на изискванията за етикетиране. От особена важност е по време на подготовителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.

⁽¹⁾ ОВ С 229, 31.7.2012 г., стр. 140.

⁽²⁾ Позиция на Европейския парламент от 10 октомври 2013 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 15 ноември 2013 г.

⁽³⁾ Директива 2006/66/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 септември 2006 г. относно батерии и акумулатори и отпадъци от батерии и акумулатори и за отмяна на Директива 91/157/ЕИО (ОВ L 266, 26.9.2006 г., стр. 1).

- (8) Когато е целесъобразно, изискванията и формата за регистрация на производителите следва да съответстват на правилата и формата за регистрация, установени съгласно член 16, параграф 3 от Директива 2012/19/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ и част А от приложение Х към същата директива.
- (9) За да се гарантират еднакви условия за изпълнението на Директива 2006/66/ЕО, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на преходните разпоредби относно минималните коефициенти на събираемост, общата методика за изчисляване на годишните продажби на преносими батерии и акумулатори на крайни потребители, подробните правила за изчисляване на ефективността на рециклирането, както и въпросника или образца за националните отчети относно изпълнението. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾.
- (10) Директива 2006/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾ е отменена с Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾, считано от 12 декември 2010 г.
- (11) Директива 2006/66/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 2006/66/ЕО се изменя, както следва:

- 1) Член 4 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Забраната, установена в параграф 1, буква а), не се прилага по отношение на клетъчните батерии с тегловно съдържание на живак от не повече от 2 % до 1 октомври 2015 г.“;

⁽¹⁾ Директива 2012/19/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2012 г. относно отпадъци от електрическо и електронно оборудване (ОЕЕО) (ОВ L 197, 24.7.2012 г., стр. 38).

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

⁽³⁾ Директива 2006/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 април 2006 г. относно отпадъците (ОВ L 114, 27.4.2006 г., стр. 9).

⁽⁴⁾ Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно отпадъците и за отмяна на определени директиви (ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3).

- б) в параграф 3 буква в) се заменя със следното:

„в) електрически инструменти без захранващ шнур; настоящото освобождаване по отношение на електрически инструменти без захранващ шнур се прилага до 31 декември 2016 г.“;

- в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. По отношение на клетъчните батерии за слухови апарати Комисията прави преглед на освобождаването по параграф 2 и докладва на Европейския парламент и Съвета относно наличието на клетъчни батерии за слухови апарати, съответстващи на изискванията на параграф 1, буква а), не по-късно от 1 октомври 2014 г. Когато липсата на клетъчни батерии за слухови апарати, съответстващи на изискванията на параграф 1, буква а), налага това, Комисията придружава доклада си с подходящо предложение с цел разширяване на освобождаването, посочено в параграф 2, спрямо клетъчните батерии за слухови апарати.“

- 2) Член 6, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Батериите и акумулаторите, които не отговарят на изискванията на настоящата директива, но са били законно пуснати на пазара преди началната дата на прилагане на съответните забрани по член 4, могат да продължат да се предлагат на пазара до изчерпване на запасите.“

- 3) Член 10, параграф 4 се заменя със следното:

„4. Комисията може да установи чрез актове за изпълнение преходни разпоредби с цел преодоляване на трудностите, които държавите членки срещат при спазването на изискванията по параграф 2 вследствие на конкретни обстоятелства от национален характер. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2.

За да гарантира еднакво прилагане на настоящия член, до 26 септември 2007 г. Комисията определя чрез актове за изпълнение обща методология за изчисляване на годишните продажби на преносими батерии и акумулатори на крайни потребители. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2.“

4) Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

Отстраняване на отпадъците от батерии и акумулатори

Държавите членки полагат всички усилия производителите да проектират уредите по такъв начин, че отпадъците от батерии и акумулатори да могат лесно да се отстраняват. Когато последните не могат да бъдат отстранени от крайния потребител, държавите членки гарантират, че производителите проектират уредите по такъв начин, че отпадъците от батерии и акумулатори да могат лесно да се отстраняват от квалифицирани специалисти, които са независими от производителя. Уредите с вградени батерии и акумулатори се придружават от инструкции относно начина, по който тези батерии и акумулатори могат да бъдат безопасно отстранени или от крайния потребител, или от независими квалифицирани специалисти. Когато е целесъобразно, инструкциите съдържат и информация за крайния потребител относно вида на батерията или акумулатора, вградени в уреда.

Разпоредбите по първа алинея не се прилагат в случаите, в които поради причини, свързани с безопасността, експлоатационните качества, медицински причини или причини, свързани със запазване на данните, се изисква непрекъснатост на електрозахранването и се изисква постоянна връзка между уреда и батерията или акумулатора.“

5) Член 12, параграф 6 се заменя със следното:

„6. До 26 март 2010 г. Комисията чрез актове за изпълнение приема подробни правила за изчисляване на ефективността на рециклиране. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2.“

6) Член 12, параграф 7 се заличава.

7) Член 15, параграф 3 се заменя със следното:

„3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23а за определяне на подробни правила, допълващи посочените в параграф 2 от настоящия член, и по-специално критерии за оценка на посочените в него равностойни условия.“

8) Член 17 се заменя със следното:

„Член 17

Регистрация

Държавите членки гарантират, че всеки производител е регистриран. Във всички държави членки за регистрацията се прилагат едни и същи процедурни изисквания в съответствие с приложение IV.“

9) Член 18, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Държавите членки оповестяват публично проектомерките за освобождаване, посочени в параграф 1, както и основанията за предлагането им, и ги съобщават на Комисията и на останалите държави членки.“

10) Член 21 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Държавите членки гарантират, че към 26 септември 2009 г. капацитетът на всички преносими и автомобилни батерии и акумулатори е посочен върху тях по ясен, четлив и неизтриваем начин. На Комисията се предоставя правомощието до 26 март 2009 г. да приеме делегирани актове в съответствие с член 23а за определяне на подробни правила, допълващи това изискване, включително хармонизирани методи за определяне на капацитета и правилната употреба.“

б) параграф 7 се заменя със следното:

„7. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23а, за да предоставя освобождаване от прилагането на изискванията за етикетиране, определени в настоящия член. При подготовянето на делегираните актове Комисията се консултира със съответните заинтересувани страни, по-специално с производители, лица, които се занимават със събиране, рециклиране и преработка, с екологични организации, организации на потребителите и сдружения на работниците.“

11) Член 22, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Отчетите се съставят въз основа на въпросник или образец. Комисията чрез актове за изпълнение установява въпросник или образец за тези отчети. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2. Въпросникът или образецът се изпраща на държавите членки шест месеца преди началото на първия отчетен период.“

12) Въмъква се следният член:

„Член 23а

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 15, параграф 3 и член 21, параграфи 2 и 7, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 30 декември 2013 г. Комисията изготвя доклад за делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца след изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 15, параграф 3 и член 21, параграфи 2 и 7, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно член 15, параграф 3 и член 21, параграф 2 и 7, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

13) Член 24 се заменя със следното:

„Член 24

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 39 от Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*). Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕО) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета (**).

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕО) № 182/2011.

Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕО) № 182/2011.

(*) Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно отпадъците и за отмяна на определени директиви (ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3).

(**) Регламент (ЕО) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).“

14) Добавя се следното приложение:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Процедурни изисквания за регистрация

1. Изисквания за регистрация

Регистрацията на производителите на батерии и акумулатори се извършва на хартиен носител или по електронен път от националните органи или от оправомощени от съответната държава членка национални организации за отговорност на производителите (наричани по-долу „регистриращите органи“).

Регистрационната процедура може да бъде част от друга процедура за регистрация на производител.

Производителите на батерии и акумулатори се регистрират само веднъж в държавата членка, в която за първи път пускат на пазара на държава членка батерии и акумулатори на професионална основа, като при регистрацията получават регистрационен номер.

2. Информация, която се предоставя от производителите

Производителите на батерии и акумулатори предоставят на регистриращите органи следната информация:

i) име на производителя и търговски марки (ако има такива), под които извършва дейност в държавата членка;

ii) адрес(и) на производителя: пощенски код и населено място, улица и номер, държава, адрес на уебсайта (URL), телефонен номер, както и лице за контакт, номер на факс и адрес за електронна поща, ако има такъв;

iii) данни за вида батерии и акумулатори, пускани на пазара от производителя: преносими батерии и акумулатори, промишлени батерии и акумулатори или автомобилни батерии и акумулатори;

iv) информация за начина, по който производителят изпълнява задълженията си: чрез индивидуална или колективна схема;

v) дата на заявлението за регистрация;

vi) национален идентификационен код на производителя, включително европейски или национален данъчен номер на производителя (по избор);

vii) декларация, удостоверяваща верността на предоставената информация.

За целите на регистрацията по точка 1, втори абзац производителите на батерии и акумулатори не са задължени да предоставят друга информация освен посочената в точка 2, подточки i) — vii).

3. Регистрационни такси

Регистриращите органи могат да налагат регистрационни такси, при условие че последните са основани на разходите и са пропорционални.

Регистриращите органи, които налагат регистрационни такси, уведомяват компетентните национални органи за методиката на изчисляването им.

4. Промяна на регистрационните данни

Държавите членки гарантират, че при промяна на данните, предоставени от производителите в съответствие с точка 2, подточки i) — vii), производителите уведомяват за това съответния регистриращ орган в едномесечен срок от промяната.

5. Отписване

Когато производител престане да бъде такъв в държава членка, той се отписва, като уведомява за това съответния регистриращ орган.“

Член 2

Отмяна на Решение 2009/603/ЕО на Комисията

Решение 2009/603/ЕО на Комисията ⁽¹⁾ се отменя, считано от 1 юли 2015 г.

Член 3

Транспониране

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с член 1 от настоящата директива до 1 юли 2015 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

2. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

3. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 4

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в Официален вестник на Европейския съюз.

Член 5

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на 20 ноември 2013 година.

За Европейския парламент

Председател
M. SCHULZ

За Съвета

Председател
V. LEŠKEVIČIUS

⁽¹⁾ Решение 2009/603/ЕО на Комисията от 5 август 2009 г. относно установяване на изисквания за регистриране на производители на батерии и акумулатори в съответствие с Директива 2006/66/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 206, 8.8.2009 г., стр. 13).

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 1277/2013 НА КОМИСИЯТА

от 9 декември 2013 година

за разрешаване на повишаването на граничните стойности за обогатяване на вино, произведено от грозде, набрано през 2013 година в някои лозарски райони или части от тях

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти („Общ регламент за ООП“) ⁽¹⁾, и по-специално член 121, трета алинея от него,

като има предвид, че:

- (1) В точка А.3 от приложение XVa към Регламент (ЕО) № 1234/2007 се предвижда, че държавите членки могат да поискат граничните стойности по отношение на повишаването на алкохолното съдържание (обогатяването) по обем на виното да бъдат увеличени с най-много 0,5 % за годините, в които климатичните условия са били изключително неблагоприятни.
- (2) Чешката република, Германия, Франция, Хърватия, Люксембург, Унгария, Австрия и Словакия поискаха такова повишаване на граничните стойности за обогатяване на вино, произведено от грозде, набрано през 2013 г., тъй като климатичните условия по време на вегетативния сезон бяха изключително неблагоприятни. Чешката република, Германия, Хърватия, Люксембург, Унгария, Австрия и Словакия отправиха такова искане за всичките си лозарски райони, а Франция — за някои общини на територията на департамент Gironde.
- (3) Поради изключително неблагоприятните атмосферни условия през 2013 г. граничните стойности по отношение на повишаването на естественото алкохолно съдържание, предвидени в точка А.2 от приложение XVa към Регламент (ЕО) № 1234/2007, не позволяват производството на вино с подходящо общо алкохолно съдържание в някои лозарски райони или части от тях, за което обикновено има търсене на пазара.
- (4) Като взе предвид целта на приложение XVa към Регламент (ЕО) № 1234/2007, а именно обогатяването

на виното да не се насърчава и да се ограничава, и предвид изключителния характер на дерогацията в точка А.3 от посоченото приложение, разрешенията за повишаване на граничните стойности за обогатяване на виното следва да се предоставят само за лозарски райони или части от тях, засегнати от изключително неблагоприятни климатични условия. Ето защо по отношение на Франция разрешението следва да се даде само за ограничен брой общини в департамента Gironde, които са били засегнати от подобни климатични условия.

- (5) Следователно е целесъобразно да се разреши повишаването на граничните стойности за обогатяване на вино, произведено от грозде, набрано през 2013 г. в лозарски райони или части от тях в Чешката република, Германия, Франция, Хърватия, Люксембург, Унгария, Австрия и Словакия.
- (6) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Управителния комитет за общата организация на селскостопанските пазари,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Посредством дерогация от точка А.2 от приложение XVa към Регламент (ЕО) № 1234/2007 повишаването на естественото алкохолно съдържание по обем за пряското грозде, набрано през 2013 г., гроздовата мъст, гроздовата мъст в процес на ферментация, новото вино в процес на ферментация и виното, произведено от грозде, набрано през 2013 г. в лозарските райони, изброени в приложението към настоящия регламент, или в части от тях, не надвишава следните гранични стойности:

- а) 3,5 об. % в лозарска зона А, посочена в допълнението към приложение XIb към Регламент (ЕО) № 1234/2007;
- б) 2,5 об. % в лозарска зона Б, посочена в допълнението към приложение XIb към Регламент (ЕО) № 1234/2007;
- в) 2,0 об. % в лозарски зони В I и В II, посочени в допълнението към приложение XIb към Регламент (ЕО) № 1234/2007.

⁽¹⁾ ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 9 декември 2013 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ

Лозарски райони или части от тях, в които е разрешено повишаване на граничната стойност за обогатяване съгласно член 1

Държава членка	Лозарски райони или части от тях
Чешка република	Всички лозарски райони (зони А и Б)
Германия	Всички лозарски райони (зони А и Б)
Франция	Следните общини в департамент Gironde: Arbanats, Ayguemorte-Les-Graves, Baurech, Beautiran, Belvès-de-Castillon, Blésignac, Branne, Cabara, Camiac-et-Saint-Denis, Capian, Cardan, Castillon-la-Bataille, Castres-Gironde, Civrac-sur-Dordogne, Daignac, Dardenac, Espiet, Faleyra, Francs, Gardegan-et-Tourtirac, Grézillac, Guillac, Haux, La Brède, Langoiran, Lestiac-sur-Garonne, Lugaingnac, Mouillac, Mouliets-et-Villemartin, Naujan-et-Postiac, Paillet, Podensac, Portets, Pujols, Rions, Saint-Aubin-de-Branne, Sainte-Colombe, Saint-Étienne-de-Lisse, Sainte-Florence, Saint-Genès-de-Castillon, Saint-Genès-de-Lombaud, Saint-Jean-de-Blaignac, Saint-Léon, Saint-Magne-de-Castillon, Saint-Michel-de-Rieufret, Saint-Morillon, Saint-Pey-d'Armens, Saint-Philippe-d'Aiguille, Saint-Selve, Sainte-Terre, Les Salles-de-Castillon, La Sauve, Tabanac, Tizac-de-Curton, Le Tourne, Vignonet, Villenave-de-Rions и Virelade (зона BI)
Хърватия	Всички лозарски райони (зони Б, BI и BII)
Люксембург	Всички лозарски райони (зона А)
Унгария	Всички лозарски райони (зона BI)
Австрия	Всички лозарски райони (зона Б)
Словакия	Всички лозарски райони (зони Б и BI)

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 1278/2013 НА КОМИСИЯТА**от 9 декември 2013 година****за установяване на стандартни стойности при внос с цел определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти (Общ регламент за ООП) ⁽¹⁾,

като взе предвид Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 на Комисията от 7 юни 2011 г. за определяне на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета по отношение на секторите на плодове и зеленчуците и на преработените плодове и зеленчуци ⁽²⁾, и по-специално член 136, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

- (1) В изпълнение на резултатите от Уругвайския кръг на многостранните търговски преговори в Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 са посочени критериите, по които Комисията определя стандартните стойности

при внос от трети държави за продуктите и периодите, посочени в приложение XVI, част А от същия регламент.

- (2) Стандартната стойност при внос се изчислява за всеки работен ден съгласно член 136, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011, като се вземат под внимание променливите данни за всеки ден. В резултат на това настоящият регламент следва да влезе в сила в деня на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Стандартните стойности при внос, посочени в член 136 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011, са определени в приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 9 декември 2013 година.

За Комисията,
от името на председателя,

Jerzy PLEWA

Генерален директор на генерална дирекция
„Земеделие и развитие на селските райони“

⁽¹⁾ ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 157, 15.6.2011 г., стр. 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Стандартни стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци

(EUR/100 kg)		
Код по КН	Код на трета държава ⁽¹⁾	Стандартна стойност при внос
0702 00 00	AL	45,1
	MA	81,4
	TN	86,4
	TR	84,7
	ZZ	74,4
0707 00 05	AL	59,9
	MA	127,8
	TR	122,5
	ZZ	103,4
0709 93 10	MA	153,0
	TR	161,8
	ZZ	157,4
0805 10 20	AR	30,4
	AU	88,3
	MA	36,7
	TR	61,1
	UY	36,0
	ZA	55,2
	ZW	19,7
0805 20 10	ZZ	46,8
	AU	135,6
	MA	58,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	ZZ	97,1
	TR	66,3
0805 50 10	ZZ	66,3
	TR	70,1
0808 10 80	ZZ	70,1
	BA	42,7
	MK	36,9
	NZ	160,5
	US	165,4
	ZA	199,9
0808 30 90	ZZ	121,1
	TR	130,9
	US	211,2
	ZZ	171,1

⁽¹⁾ Номенклатура на държавите, определена с Регламент (ЕО) № 1833/2006 на Комисията (ОВ L 354, 14.12.2006 г., стр. 19). Код „ZZ“ означава „с друг произход“.

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2013/60/ЕС НА КОМИСИЯТА

от 27 ноември 2013 година

за изменение за целите на адаптирането към техническия прогрес на Директива 97/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно някои компоненти или характеристики на двуколесните или триколесните моторни превозни средства, Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и на Директива 2009/67/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно монтирането на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация на дву- или триколесните моторни превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 97/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1997 г. относно някои компоненти или характеристики на двуколесните или триколесните моторни превозни средства ⁽¹⁾, и по-специално член 7 от нея,

като взе предвид Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 г. относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства ⁽²⁾, и по-специално член 17 от нея,

като взе предвид Директива 2009/67/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно монтирането на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация на дву- или триколесните моторни превозни средства ⁽³⁾, и по-специално член 4 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Съюзът е договаряща страна по Спогодбата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) за приемане на еднакви технически предписания за колесни превозни средства, оборудване и части, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесни превозни средства, и на условия за взаимно признаване на одобрения, издадени на основата на тези предписания („Ревизирана спогодба от 1958 г.“) ⁽⁴⁾. С цел опростяване на законодателството на Съюза относно одобряването на типа в съответствие с препоръките на окончателния доклад, озаглавен „CARS 21: Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21-ви век“, е целесъобразно да се изменят директиви на ЕС чрез включването в правото на Съюза и прилагането на допълнителни правила на ИКЕ на ООН в действащото законодателство в областта на одобрението на типа на превозни средства от категория L, без да се намалява нивото на защита. С цел да се намали административната тежест, свързана с процедурите за одобрение на типа, производителите на превозни средства следва да

могат да поискат одобряване на типа в съответствие с приложимите правила на ИКЕ на ООН, посочени в член 1 от настоящата директива.

- (2) През преходния период до датата, на която Правило № 41 на ИКЕ на ООН относно шума от мотоциклети ⁽⁵⁾ ще стане задължително по силата на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три и четириколесни превозни средства ⁽⁶⁾, е целесъобразно за новите типове превозни средства изискванията относно шума при мотоциклетите, посочени в глава 9 от Директива 97/24/ЕО и в четвъртата серия от изменения на Правило № 41 на ИКЕ на ООН, включително на свързаните с тях гранични стойности на нивото на шума, посочени в приложение 6 към посоченото правило на ООН, да се считат за еквивалентни.
- (3) С оглед на прекалено високото ниво на емисиите на въглеродороди и въглероден оксид, произвеждани от превозните средства от категории L1e, L2e, L6e (дву- и триколесни мопеди и леки четириколесни превозни средства), е целесъобразно да се преразгледат екологичните изпитвания тип I (емисии в отработилите газове след старт при студен двигател) чрез включване на измервания на емисиите, започващи веднага след пускане при студен двигател, така че по-добре да отразяват използването в реални условия и значителната част от замърсяващите емисии, които се произвеждат непосредствено след пускане при студен двигател, докато двигателят загрява. Промените в процедурата на лабораторно изпитване за емисии следва да бъдат отразени в административните разпоредби, по-специално в промените по отношение на данните, вписани в сертификата за съответствие (CoC), и в протокола за резултатите от изпитването за измерване в Директива 2002/24/ЕО.
- (4) С цел да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция за всички производители, както и за постигането на еднакви екологични показатели на превозни средства от категориите L1e, L2e и L6e по отношение на емисиите на картерни газове е целесъобразно също така да се изиска от производителя на превозното средство, когато

⁽¹⁾ ОВ L 226, 18.8.1997 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 124, 9.5.2002 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 222, 25.8.2009 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 346, 17.12.1997 г., стр. 81.

⁽⁵⁾ ОВ L 317, 14.11.2012 г., стр. 1.

⁽⁶⁾ ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52.

кандидатства за ново одобрение на типа, изрично да декларира нулеви емисии от вентилационната система за картерни газове за тези категории превозни средства, което означава, че картерът е добре изолиран и че картерните газове не се изхвърлят пряко в околната атмосфера в течение на целия полезен живот на превозното средство.

- (5) С цел да бъдат в съответствие с изискванията на ИКЕ на ООН за монтиране на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация на превозните средства от категория L, както и с цел подобряване на тяхната видимост, новите типове от тези превозни средства следва да бъдат оборудвани със светлини, които се включват автоматично в съответствие с правила на ИКЕ на ООН № 74 (превозни средства от категория L1e) ⁽¹⁾ и № 53 (мотоциклети от категория L3e) ⁽²⁾, или със специални светлини за движение през деня (DRL), които отговарят на съответните изисквания на Правило № 87 на ИКЕ на ООН ⁽³⁾. За всички други превозни средства от категория L се монтира система за автоматично включване на устройствата за осветяване или, по избор на производителя, специални дневни светлини, които се включват автоматично.
- (6) С настоящата директива следва изрично да се въведат нормите „Евро“ за емисиите от превозните средства от категория L1e, L2e, L6e, които попадат в обхвата на Директива 2002/24/ЕО. В сертификатите за съответствие за превозни средства с одобряване на емисиите, което е в съответствие с предходни разпоредби, следва да продължи да бъде позволено да се посочва нормата „Евро“ за нивата на емисиите на доброволна основа.
- (7) Мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на Техническия комитет за привеждане в съответствие с техническия прогрес,
- (8) С цел да се даде възможност за приемането от държавите членки на законовите, подзаконовите и административните разпоредби, които са необходими, за да се съобразят с настоящата директива до крайния срок, указан в нея, директивата следва да влезе в сила в деня след нейното публикуване,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 97/24/ЕО се изменя, както следва:

1. Член 4, параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. В съответствие с разпоредбите на член 11 от Директива 2002/24/ЕО се признава еквивалентността на изискванията на глава 1 (гуми), глава 2 (устройства за осветяване и светлинна сигнализация), глава 4 (огледала за обратно виждане), приложение III към глава 9 (изисквания за допустимото ниво на шума и изпускателната система за мотоциклети) и глава 11 (предпазни колани), които са приложени към посочената директива, и изискванията на следните правила на ИКЕ на ООН: 30 ⁽¹⁾, 54 ⁽²⁾, 64 ⁽³⁾ и 75 ⁽⁴⁾ по отношение на автомобилните гуми, 3 ⁽⁵⁾, 19 ⁽⁶⁾, 20 ⁽⁷⁾, 37 ⁽⁸⁾, 38 ⁽⁹⁾, 50 ⁽¹⁰⁾, 53 ⁽¹¹⁾, 56 ⁽¹²⁾, 57 ⁽¹³⁾, 72 ⁽¹⁴⁾, 74 ⁽¹⁵⁾ и 82 ⁽¹⁶⁾ — по отношение на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация, 81 ⁽¹⁷⁾ — по отношение на

огледалата за обратно виждане, 16 ⁽¹⁸⁾ — по отношение на предпазните колани, и 41 ⁽¹⁹⁾ — по отношение на излъчвания шум от мотоциклетите.

- (¹) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 29.
(²) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 53.
(³) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 63.
(⁴) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 74.
(⁵) Документ E/ECE/TRANS/324/ADD 2.
(⁶) Документ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 18.
(⁷) Документ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 19.
(⁸) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 36.
(⁹) Документ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 37.
(¹⁰) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 49.
(¹¹) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 52/Rev.2.
(¹²) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 55.
(¹³) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 56.
(¹⁴) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 71.
(¹⁵) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 73/Rev.2/Amend.1.
(¹⁶) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 81.
(¹⁷) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 80.
(¹⁸) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 15.
(¹⁹) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 40/Rev.2.“

2. Приложения I, II и IV към глава 5 от Директива 97/24/ЕО се изменят в съответствие с приложение I към настоящата директива.

Член 2

Приложения IV и VII към Директива 2002/24/ЕО се изменят в съответствие с приложение II към настоящата директива.

Член 3

Приложения I—VI към Директива 2009/67/ЕО се изменят в съответствие с приложение III към настоящата директива.

Член 4

1. Считано от 1 юли 2014 г., държавите членки отказват издаването на ЕО одобрение на типа за нови типове дву- или триколесни моторни превозни средства, които не отговарят на изискванията на директиви 2002/24/ЕО и 97/24/ЕО, изменени с настоящата директива, на основания, свързани с мерките срещу замърсяването на въздуха и с безопасността при експлоатация.

2. Считано от 1 юли 2014 г., сертификатите за съответствие се издават за превозни средства, които отговарят на изискванията на Директива 97/24/ЕО, изменена с точка 1 от приложение II към настоящата директива.

Член 5

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, не по-късно от 30 юни 2014 г. Те съобщават незабавно на Комисията съответните текстове на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат такива мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

(¹) ОВ L 166, 18.6.2013 г., стр. 88.

(²) ОВ L 166, 18.6.2013 г., стр. 55.

(³) ОВ L 164, 30.6.2010 г., стр. 46.

Член 6

Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 7

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 27 ноември 2013 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложения I, II и IV към глава 5 от Директива 97/24/ЕО се изменят, както следва:

1) Приложение I към глава 5 се изменя, както следва:

а) точки 2.2—2.2.1.2.2 се заменят със следния текст:

„2.2. **Описание на изпитванията**

2.2.1. Превозно средство от категория L1e, L2e или L6e в съответствие със стандарта за нивата на емисиите Евро 3 се подлага на изпитанията тип I и тип II, така както са описани по-долу.

2.2.1.1. Изпитване от тип I (средна стойност на емисиите на газообразни замърсители в градска зона със задръствания след пускане при студен двигател)

2.2.1.1.1. Изпитваното превозно средство се поставя върху динамометричен стенд, оборудван със спирачка и маховик. Провежда се следната процедура за изпитване:

2.2.1.1.1.1. Изпитване при студен двигател фаза 1 с обща продължителност от 448 секунди, състоящо се от четири елементарни цикъла, се провежда без прекъсване;

2.2.1.1.1.2. Изпитване при загрял двигател фаза 2 следва незабавно след изпитването при студен двигател фаза 1, с обща продължителност от 448 секунди и състоящо се от четири елементарни цикъла. Изпитването при загрял двигател фаза 2 се осъществява без прекъсване;

2.2.1.1.1.3. Всеки елементарен цикъл в изпитването при студен двигател фаза 1 или изпитването при загрял двигател фаза 2 се състои от седем операции (празен ход, ускорение, постоянна скорост, отрицателно ускорение, постоянна скорост, отрицателно ускорение, празен ход). По време на двете фази на изпитването отработилите газове се разреждат с въздух, така че да се получи постоянен обем на потока на сместа.

2.2.1.1.1.4. При изпитването от тип I:

2.2.1.1.1.4.1. Постоянен поток от проби от сместа от отработили газове и разреждащ въздух трябва да бъде събран в торбичка № 1, в която се събират проби през фаза 1 (студен двигател). Постоянен поток от проби от сместа от отработили газове и разреждащ въздух смес се събира в отделна торбичка № 2, в която се събират проби през фаза 2 (загрял двигател). Концентрациите на въглероден оксид, общата маса на въглеводородите, азотните оксиди и въглеродния диоксид в торбички № 1 и № 2 се определят поотделно една след друга;

2.2.1.1.1.4.2. Общият обем на сместа във всяка торбичка се измерва и се сумира, за да се получи общият обем от торбичките;

2.2.1.1.1.4.3. В края на всяка фаза на изпитването се записва действително изминатото разстояние според показанията на сумиращия брояч на оборотите, задвижван от барабана.

2.2.1.1.2. Това изпитване се извършва по метода, описан в допълнение 1. Газовете се събират и анализират в съответствие с определените методи.

2.2.1.1.3. Като се спазват предписанията на точка 2.2.1.1.4 изпитването се извършва три пъти. При всяко от изпитванията общата маса на въглеродния оксид, въглеводородите и азотните оксиди трябва да е по-малка от граничните стойности за Евро 3, посочени в таблицата по-долу.

2.2.1.1.3.1. Таблица 1

Гранични стойности на емисиите за Евро 3 за превозни средства от категории L1e, L2e и L6e

Одобряване на типа за компонент и съответствие на производството	
CO (g/km)	HC + NO _x (g/km)
L ₁	L ₂
1 ⁽¹⁾	1,2

⁽¹⁾ За триколесните мотопеди (L2e) и леките четириколесни превозни средства (L6e) граничната стойност за масата на CO е 3,5 g/km.

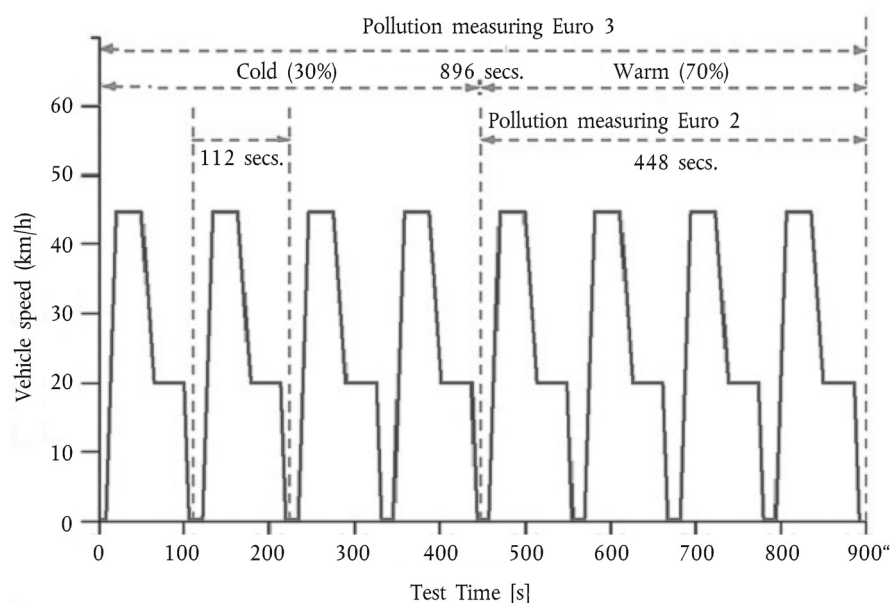
2.2.1.1.3.2. Въпреки това за всеки от горепосочените замърсители единият от трите получени резултата може да надвишава с до 10 % граничната стойност, предписана за въпросния мотопед, при условие че средноаритметичната стойност от трите резултата е по-ниска от предписаната гранична стойност. В случай че предписаните гранични стойности се надвишават за повече от един замърсител, няма значение дали това превишаване се констатира в рамките на едно и също изпитване или на различни изпитвания.

- 2.2.1.1.4. Броят на изпитванията, предписан в точка 2.2.1.1.3, се намалява при определените по-долу условия, където с V_1 се означава резултатът от първото изпитване, а с V_2 — резултатът от второто изпитване за всеки от замърсителите, посочени в тази точка.
- 2.2.1.1.4.1. Само едно изпитване е необходимо, ако за всички разглеждани замърсители $V_1 \leq 0,70$ L.
- 2.2.1.1.4.2. Само две изпитвания са необходими, ако за всички разглеждани замърсители $V_1 \leq 0,85$ L и най-малко за един от замърсителите $V_1 > 0,70$ L. Освен това за всеки разглеждан замърсител V_2 отговаря на условията $V_1 + V_2 < 1,70$ L и $V_2 < L$.
- 2.2.1.1.5. Превозно средство от категория L1e, L2e или L6e, което е в съответствие с граничните стойности за Евро 3 при изпитванията, тип I, посочени в точка 2.2.1.1.3.1, и с изискванията за изпитване тип I, посочени в настоящото приложение, се одобрява като съответстващо на изискванията за Евро 3.
- 2.2.1.2. Изпитване от тип II (емисии на въглероден оксид и неизгорели въглеводороди при работа на празен ход)
- 2.2.1.2.1. Масата на въглеродния оксид и масата на неизгорелите въглеводороди, отделени при работа на двигателя на празен ход, се измерват в продължение на една минута.
- 2.2.1.2.2. Това изпитване се извършва по метода, описан в допълнение 2.“
- б) В допълнение 1 точки 4.2—4.2.3 се заменят със следния текст:
- „4.2. **Устройство за събиране на газовете**
- Оборудването за събиране на газовете се състои от следните елементи (вж. поддопълнения 2 и 3):
- 4.2.1. Оборудването за събиране на всички отработили газове, отделени по време на изпитването, което поддържа атмосферното налягане на изхода(ите) на изпускателната уредба на мотопеда;
- 4.2.2. Тръба, свързваща устройството за събиране на отработилите газове и системата за взимане на проби от отработилите газове. Свързващата тръба и оборудването за събиране на газовете са от неръждаема стомана или от друг материал, който не влияе върху състава на събраните газове и е устойчив на температурата на тези газове;
- 4.2.3. Устройство за засмукване на разредените газове. Това устройство трябва да осигурява постоянен дебит, който да е достатъчен, за да гарантира засмукването на целия поток от отработили газове;“
- в) В допълнение 1 точки 4.2.4—4.2.8 се заменят със следния текст:
- „4.2.4. Сонда, закрепена за външната страна на устройството за събиране на газовете, която позволява вземането с помощта на помпа, филтър и разходомер на проба от разреждащия въздух с постоянен дебит по време на изпитването;
- 4.2.5. Сонда, насочена срещу потока разредени газове, която позволява вземането на проба с постоянен дебит от сместа по време на изпитването с помощта, при необходимост, на филтър, разходомер и помпа. Минималният дебит на газовите потоци през двете горепосочени системи за вземане на проби трябва да бъде не по-малко от 150 l/h;
- 4.2.6. Трипътни кранове, поставени в посочените по-горе контури за вземане на проби, насочващи потока от проби или навън, или към съответните торбички за събиране на проби по време на изпитването;
- 4.2.7. Непропускливи торбички за проби, в които се събира сместа от отработили газове и разреждащ въздух. Те не се влияят от съответните замърсители и разполагат с достатъчен капацитет, за да не се наруши нормалният дебит на пробите. Има поне една отделна торбичка за вземане на проби (торбичка № 1) за фаза на изпитване 1 (студен двигател) и една отделна торбичка за вземане на проби (торбичка № 2) за фаза на изпитване 2 (загрял двигател);
- 4.2.7.1. Тези торбички за вземане на проби са с устройство за автоматично затваряне и могат да бъдат свързани бързо и без изпускане или към кръга за вземане на проби, или към кръга за анализ в края на изпитването.

- 4.2.7.1.1. Устройството за затваряне на торбичка № 1 се затваря 448 секунди след началото на изпитването от тип I.
- 4.2.7.1.2. Устройството за затваряне на торбичка № 2 се отваря незабавно след затварянето на торбичка № 1 и се затвора отново 896 секунди след началото на изпитването от тип I;
- 4.2.8. Предвижда се метод за измерване на общия обем на разредените газове, преминали по време на изпитването през устройството за вземане на проби. Системата за разреждане на отработилите газове е в съответствие с изискванията на допълнение 2 към глава 6 от приложение I към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

4.2.9. *Фигура 1*

Вземане на проби от емисиите на замърсител за Евро 3 в сравнение с Евро 2 за превозно средство от категория L1e, L2e или L6e



г) в допълнение 1 се добавя следната точка 4.3.3:

„4.3.3 Оборудването за анализ е в състояние да измерва независимо пробата от сместа от отработили газове и разреждащ въздух, затворена в торбички № 1 и № 2.“

д) в допълнение 1 точки 5.4—5.4.3 се заменят със следния текст:

„5.4. **Привеждане на превозното средство в състояние за изпитване**

5.4.1. Налигането в гумите на изпитваното превозно средство трябва да отговаря на заявеното от производителя за нормална употреба на пътя. Ако диаметърът на барабаните обаче е по-малък от 500 mm, налягането в гумите може да се увеличи с 30—50 %.

5.4.2. Резервоарът(ите) за гориво се източва(т) чрез устройствата за източване и се зарежда(т) с горивото за изпитването, посочено в приложение IV.

5.4.3. Изпитваното превозно средство се премества в изпитвателната зона и се извършват следните операции:“

е) в допълнение 1 се добавят следните точки 5.4.3.1—5.4.3.5:

„5.4.3.1. Изпитваното превозно средство трябва да се придвижи или избута върху динамометричен стенд и да премине през цикъла на изпитване, определен в точка 2.1. Не е необходимо изпитваното превозно средство да бъде със ступен двигател и то може да се използва за задаване на мощността на динамометричния стенд.

5.4.3.2. Отклонението на натоварването върху задвижващото колело трябва да бъде не по-голямо от ± 3 kg от натоварването на превозното средство при нормална употреба на пътя с водач с маса $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$, седалък в изправено положение.

5.4.3.3. Пробни замервания в рамките на изпитвателния цикъл, посочен в точка 2.1, може да се извършват в момента на изпитване, при условие че не се вземат проби от емисиите, с цел да се определи минималната степен на отваряне на дроселната клапа, необходима за поддържането на доброто съотношения скорост-време.

5.4.3.4. Преди да се постави в зоната за естествено охлаждане, изпитваното превозно средство трябва да премине през четири последователни оперативни цикъла, както е посочено в точка 2.1, всеки от които продължава 112 секунди. Този изпитвателен цикъл за привеждане в необходимото състояние се провежда с настройките на динамометричния стенд, посочени в точки 5.1 и 5.2. Не се изисква измерване на емисиите на отработили газове за този изпитвателен цикъл за привеждане в необходимото състояние.

5.4.3.5. В рамките на пет минути от завършване на привеждането в необходимото състояние изпитваното превозно средство се отстранява от динамометричния стенд и се придвижва или избутва в зоната за естествено охлаждане, където се паркира. Външната температура в зоната за естествено охлаждане трябва да бъде поддържана на $298\text{ K} \pm 5\text{ K}$. Превозното средство трябва да престои там не по-малко от шест часа и не повече от 36 часа преди изпитването тип I (студен двигател) или докато температурата на маслото в двигателя $T_{\text{Масло}}$, температурата на охлаждащата течност $T_{\text{Охлаждаща течност}}$ или температурата в гнездото на запалителната свещ/гарнитурата $T_{\text{ЗС}}$ (само за двигатели с въздушно охлаждане) е равна на температурата на въздуха в зоната за естествено охлаждане. В протокола от изпитването се посочват кой от критериите е бил избран.“

ж) в допълнение 1 точки 7.1—7.1.3 се заменят със следния текст:

„7.1. **Вземане на проби**

7.1.1. Вземането на проби започва с началото на изпитването, както е посочено в точка 6.2.2.

7.1.2. Торбички № 1 и № 2 са херметически затворени и се следва последователността на запечатване, определена в точка 4.2.7.1. Те не трябва да се свързват през фаза на изпитване 1 (студен двигател) или фаза на изпитване 2 (загрял двигател).

7.1.3. В края на последния цикъл устройството за събиране на разредените отработили газове и на разреждащия въздух се изключва и отделените от двигателя газове се изпускат в атмосферата.“

з) в допълнение 1 точка 7.2.4 се заменя със следния текст:

„7.2.4. Концентрациите на HC , CO , NO_x и CO_2 в пробите от разредените отработили газове и в торбичките за събиране на разреждащия въздух се определят от стойностите, които измервателната апаратура показва или регистрира, чрез използването на съответните калибровъчни криви.“

и) в допълнение 1 точки 8—8.4.1 се заменят със следния текст:

„8. **ОПРЕДЕЛЯНЕ НА КОЛИЧЕСТВОТО НА ОТДЕЛЕНИТЕ ГАЗООБРАЗНИ ЗАМЪРСИТЕЛИ**

8.1. Масата на CO_2 и газообразните замърсители CO , HC , NO_x се определя поотделно за торбички № 1 и № 2 в съответствие с точки 8.2—8.6.

8.2. Масата на въглеродния оксид, отделен по време на изпитването, се определя по следната формула:

$$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$

където:

8.2.1. CO_m е масата на въглеродния оксид, отделен по време на изпитването, изразена в g/km, която се изчислява поотделно за всяка фаза;

8.2.2. S_x е действително изминатото разстояние, изразено в km и получено чрез умножаване на броя на оборотите, отчетени от брояча на оборотите, по обиколката на барабана;

където:

$X = 1$ за фаза 1 (студен двигател);

$X = 2$ за фаза 2 (загрял двигател).

8.2.3. d_{CO} е плътността на въглеродния оксид при температура $273,2\text{ K}$ ($0\text{ }^{\circ}\text{C}$) и при налягане от $101,3\text{ kPa}$ ($= 1,250 \cdot 10^3\text{ g/m}^3$)

8.2.4. CO_c е обемната концентрация на въглеродния оксид в разредените газове, изразена в ppm и коригирана, за да се вземе под внимание замърсяването на разреждащия въздух:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

където:

- 8.2.4.1. CO_e е концентрацията на въглероден оксид, изразена в ppm, в пробата от разредените газове, събрана в торбичка S_a .
- 8.2.4.2. CO_d е концентрацията на въглероден оксид, изразена в ppm, в пробата от разреждащия въздух, събрана в торбичка S_b .
- 8.2.4.3. DF е коефициентът, определен в точка 8.6.
- 8.2.5. V е обемът, изразен в m^3 /на фаза, на разредените газове, при базова температура 273,2 K (0 °C) и при базово налягане 101,3 kPa,

$$V = V_0 \cdot \frac{N \cdot (P_a - P_i) \cdot 273,2}{101,3 \cdot (T_p + 273,2)}$$

където:

- 8.2.5.1. V_0 е обемът на газовете, преминал през помпата P_1 за един оборот, изразен в m^3 /оборот. Този обем зависи от разликата в наляганията на входа и на изхода на помпата;
- 8.2.5.2. N е броят на оборотите на помпата P_1 през четирите елементарни цикъла на изпитването във всяка фаза;
- 8.2.5.3. P_a е атмосферното налягане, изразено в kPa;
- 8.2.5.4. P_i е средната стойност, изразена в kPa, по време на изпитването на подналягането на входа на помпата P_1 ;
- 8.2.5.5. T_p (°C) е стойността на температурата на разредените газове, измерена на входа на помпата P_1 .
- 8.3. Масата на неизгорелите въглеводороди, отделени в изпускателната уредба на мотоциклета по време на изпитването, се определя с помощта на следната формула:

$$HC_m = V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_c}{10^6}$$

където:

- 8.3.1. HC_m е масата на въглеводородите, отделени по време на изпитването, изразена в g, която се изчислява поотделно за всяка фаза;
- 8.3.2. S_x е разстоянието, определено в точка 8.2.2;
- 8.3.3. d_{HC} е плътността на въглеводородите при температура 273,2 K (0 °C) и налягане 101,3 kPa (за бензин (E5) ($C_{10}H_{1,89}O_{0,016}$)) ($= 631 g/m^3$);
- 8.3.4. HC_c е концентрацията на разредените газове, изразена в ppm еквивалент на NO и коригирана, за да се вземе под внимание разреждащият въздух:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

където:

- 8.3.4.1. HC_e е концентрацията на въглеводороди, изразена в ppm еквивалент на въглерод, в пробата от разредените газове, събрана в торбичка S_a .
- 8.3.4.2. HC_d е концентрацията на въглеводороди, изразена в ppm еквивалент на въглерод, в пробата от разредените газове, събрана в торбичка S_b .
- 8.3.4.3. DF е коефициентът, определен в точка 8.6.
- 8.3.5. V е обемът, определен в точка 8.2.5.

- 8.4. Масата на азотните оксиди, отделени в изпускателната уредба на мотора при измерването, се определя с помощта на следната формула:

$$NO_{xm} = V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6}$$

където:

- 8.4.1. NO_{xm} е масата на азотните оксиди, отделени по време на изпитването, изразена в г, която се изчислява поотделно за всяка фаза;

й) в допълнение 1 се добавят следните точки 8.4.2—8.6.3:

- „8.4.2. S_x е разстоянието, определено в точка 8.2.2;

- 8.4.3. d_{NO_2} е плътността на азотните оксиди в отработилите газове, в еквивалент на NO_2 , при температура 273,2 K (0 °C) и при налягане 101,3 kPa (= 2,050 10³ g/m³);

- 8.4.4. NO_{xc} е концентрацията на азотните оксиди в разредените газове, изразена в ppm и коригирана, за да се вземе под внимание разреждащият въздух:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

където:

- 8.4.4.1. NO_{xe} е концентрацията на азотни оксиди, изразена в ppm, в пробата от разредените газове, събрана в торбичка S_a .

- 8.4.4.2. NO_{xd} е концентрацията на азотни оксиди, изразена в ppm, в пробата от разреждащия въздух, събрана в торбичка S_b .

- 8.4.4.3. DF е коефициентът, определен в точка 8.6.

- 8.4.5. K_h е коефициент на корекция за влажност

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

където:

- 8.4.5.1. H е абсолютната влажност в грамове вода на kg сух въздух (в g/kg)

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

където:

- 8.4.5.1.1. U е степента на влажност, изразена в проценти;

- 8.4.5.1.2. P_d е налягането на наситените водни пари, изразено в kPa, при температурата на изпитването;

- 8.4.5.1.3. P_a е атмосферното налягане, изразено в kPa;

- 8.4.6. V е обемът, определен в точка 8.2.5.

- 8.5. Въглероден диоксид (CO_2)

Масата на въглеродния диоксид, отделен в изпускателната уредба на превозното средство по време на изпитването, се определя с помощта на следната формула:

$$CO_{2m} = V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2c}}{10^2}$$

където:

- 8.5.1. CO_{2m} е масата на въглеродния диоксид, отделен по време на изпитването, изразена в g, която се изчислява поотделно за всяка фаза;
- 8.5.2. S_X е разстоянието, определено в точка 8.2.2;
- 8.5.3. V е обемът, определен в точка 8.2.5.
- 8.5.4. d_{CO_2} е плътността на въглеродния диоксид при температура 273,2 K (0 °C) и при налягане от 101,3 kPa, $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$
- 8.5.5. CO_{2c} е концентрацията на разредените газове, изразена в проценти еквивалент на въглероден диоксид, коригирана, за да се вземе под внимание разреждащият въздух, с помощта на следната формула:

$$CO_{2c} = CO_{2e} - CO_{2d} \left(1 - \frac{1}{DF} \right)$$

където:

- 8.5.5.1. CO_{2e} е концентрацията на въглероден диоксид, изразена в проценти, в пробата от разредените газове, събрана в торбичка(и) S_A ;
- 8.5.5.2. CO_{2d} е концентрацията на въглероден диоксид, изразена в проценти, в пробата от разреждащия въздух, събрана в торбичка(и) S_B .
- 8.5.5.3. DF е коефициентът, определен в точка 8.6.
- 8.6. DF е коефициент, който се изразява със следната формула:

$$DF = \frac{13,4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}} \text{ за бензин (E5)}$$

където:

- 8.6.1. C_{CO_2} = концентрация на CO_2 в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за вземане на проби, изразена в обемни проценти.
- 8.6.2. C_{HC} = концентрация на HC в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за вземане на проби, изразена в ppm еквивалент на въглерод;
- 8.6.3. C_{CO} = концентрация на CO в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за вземане на проби, изразена в ppm.

к) в допълнение 1 точка 9. се заменя със следния текст:

„9. Представяне на резултатите от изпитването:

(Усредненият) резултат от фазата при студен двигател се обозначава с R_{X1} (в g), (усредненият) резултат от фазата при загрял двигател се обозначава с R_{X2} (в g). Като се използват тези резултати за емисиите, окончателният резултат R_X (в g/km) от изпитването от тип I се изчислява с помощта на следното уравнение:

$$R_X = \frac{(R_{X_Cold} \cdot 0,3 + R_{X_Warm} \cdot 0,7)}{S_T} \text{ в g/km}$$

Където:

$X = HC, CO, NO_x$ или CO_2

$R_{HC_Студен} = HC_{\text{маса_фаза_студен_двигател_1}}$ (в g) и $R_{HC_Топъл} = HC_{\text{маса_фаза_загрял_двигател_2}}$ (в g), вж. формулата в точка 8.3

$R_{CO_Студен} = CO_{\text{маса_фаза_студен_двигател_1}}$ (в g) и $R_{CO_Топъл} = CO_{\text{маса_фаза_загрял_двигател_2}}$ (в g), вж. формулата в точка 8.2

$R_{NOx_Студен} = NO_{x_\text{маса_фаза_студен_двигател_1}}$ (в g) и $R_{NOx_Топъл} = NO_{x_\text{маса_фаза_загрял_двигател_2}}$ (в g), вж. формулата в точка 8.4

$R_{CO_2_Студен} = CO_{2\text{маса_фаза_студен_двигател_1}}$ (в g) и $R_{CO_2_Топъл} = CO_{2\text{маса_фаза_загрял_двигател_2}}$ (в g); вж. формулата в точка 8.5

S_T : общо разстояние на изпитването = $S_1 + S_2$ действително изминато от изпитваното превозно средство от категория L1e, L2e или L6e във фаза 1 (студен двигател) и във фаза 2 (загрял двигател), от целия цикъл на изпитването.“

л) в допълнение 1 се добавя следната точка 10:

„10. Разход на гориво

Разходът на гориво се изчислява, като се използват резултатите от изпитването от точка 9, както следва:

$$FC = \frac{0,118}{D} \cdot [(0,848 \cdot R_{HC}) + (0,429 \cdot R_{CO}) + (0,273 \cdot R_{CO_2})]$$

където:

FC = е разходът на гориво в литри за 100 km

D = е плътността на горивото за изпитването в kg/l при 288,2 K (15 °C).“

м) добавя се следното допълнение 3:

„Допълнение 3

Емисии на картерни газове и тълкуване на резултатите от изпитването за емисиите на CO₂ и за разхода на гориво

1. Превозните средства от категории L1e, L2e и L6e, за които е предоставено одобрение на типа, не трябва да отделят никакви картерни газове. Превозните средства от категория L не трябва да изхвърлят пряко в атмосферата никакви емисии на картерни газове в течение на целия им експлоатационен срок.
2. Тълкуването на резултатите за емисиите на CO₂ и разхода на гориво от изпитване тип I за превозни средства от категории L1e, L2e и L6e.
 - 2.1. Стойностите на CO₂ и разхода на гориво, приети като стойности за одобряване на типа, трябва да отговарят на обявените от производителя, при условие че не се превишават с повече от четири процента от стойността, измерена от техническата служба. Измерената стойност може да бъде по-ниска без ограничения.
 - 2.2. Ако измерената стойност на CO₂ и разходът на гориво надвишават обявените от производителя стойности с повече от четири процента се провежда ново изпитване на същото превозно средство.
 - 2.3. Ако средната стойност от двата резултата от изпитването не превишава обявената от производителя стойност с повече от четири процента, стойността, обявена от производителя, се приема като стойност за одобряването на типа.
 - 2.4. Ако средната стойност от двата резултата от изпитването все още превишава обявената стойност с повече от 4 %, се провежда окончателно изпитване на същото превозно средство. Средната стойност от трите изпитания се приема като стойност за одобряването на типа.“
- 2) Точка 2.2.1.1.7 от приложение II към глава 5 се изменя, както следва:

„2.2.1.1.7. Регистрираните показания се попълват в съответните раздели на документа, посочен в приложение VII към Директива 2002/24/ЕО. Съответното ниво на емисиите „Евро“ се вписва в точка 46.2 от приложение IV към Директива 2002/24/ЕО в съответствие с правилата, изложени в бележката под линия към посочената точка.“
- 3) Приложение IV към глава 5 се изменя със следния текст:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ЕТАЛОННИТЕ ГОРИВА

Еталонните горива за бензин (Е5) и дизелово гориво (В5) се определят в съответствие с раздел А от приложение IX към Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (*)

(*) ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

1) Приложение IV към Директива 2002/24/ЕО се изменя, както следва:

а) точка 46 се изменя, както следва:

„46. Отработили газове ⁽¹¹⁾

46.1. Ниво на емисиите „Евро“:(1, 2 или 3) ⁽¹²⁾

46.2. Изпитване тип I: CO:..... g/km HC: g/km NO_x: g/km HC + NO_x:
g/km ⁽¹³⁾

46.3. Изпитване тип II: CO ⁽¹³⁾: g/min HC ⁽¹³⁾: g/min

CO ⁽¹⁴⁾: об. %

Видимо замърсяване на атмосферата, предизвикано от двигател със запалване чрез сгъстяване:

коригирана стойност на коефициента на поглъщане: m⁻¹“

б) добавят се бележки под линия 12, 13 и 14:

„⁽¹²⁾ В зависимост от номера на съответната директива и на последния изменящ акт, приложими към одобрението, съответствие с ниво на емисиите „Евро 1“, „Евро 2“ или „Евро 3“ се определя, както следва:

Посочване на нивото на емисиите „Евро“, по преценка на органа по одобряването, за одобрения, издадени преди следната дата: 11 декември 2013 година.

В таблица 2.2.1.1.3 от приложение I към глава 5 от Директива 97/24/ЕО съответствието с първия ред гранични стойности означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 1“, а съответствието с втория ред гранични стойности означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 2“;

Пълно съответствие с приложение I към глава 5 от Директива 97/24/ЕО, което включва съответствие с ниво на емисиите „Евро 2“ в съчетание с методологията на изпитване, посочена в приложение I към Директива 2013/60/ЕС на Комисията (ОВ L 329, 10.12.2013 г., стр. 15), означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 3“;

В таблица 2.2.1.1.5 от приложение II към глава 5 от Директива 97/24/ЕО, съответствие със:

— редовете гранични стойности в част А от таблица 2.2.1.1.5 относно клас I (< 150 cm³) и клас II (≥ 150 cm³) означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 2“;

— редовете гранични стойности в част Б от таблица 2.2.1.1.5 относно клас I (< 150 cm³) и клас II (≥ 150 cm³) означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 3“;

— редовете гранични стойности в част В от таблица 2.2.1.1.5 относно клас I (v_{max} < 130 km/h) и клас II (v_{max} ≥ 130 km/h) означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 3“.

⁽¹³⁾ Само за превозни средства от категории L1e, L2e и L6e, които са в съответствие с изискванията на Директива 97/24/ЕО, изменена с Директива 2013/60/ЕС.

⁽¹⁴⁾ За превозните средства от категория L в обхвата на член 1 от Директива 2002/24/ЕО, с изключение на превозните средства от категории L1e, L2e и L6e.“

2) Приложение VII към Директива 2002/24/ЕО се изменя, както следва:

а) точки 2—2.2 се заменят със следния текст:

„2. Резултати от изпитванията за измерване на емисиите

Номер на съответната директива и актовете за нейното изменение, приложими за одобряването на типа. В случай на директива с два или повече етапа на изпълнение, се посочват също така етапът на изпълнение и нивото на емисиите „Евро“:

Вариант/версия:

Ниво на емисиите „Евро“ ⁽¹⁾:

2.1. Изпитване тип I

CO: g/km

HC ⁽³⁾: g/kmNO_x ⁽³⁾: g/kmHC + NO_x ⁽²⁾: g/kmCO₂ ⁽²⁾: g/kmРазход на гориво ⁽²⁾: l/100 km

2.2. Изпитване тип II

CO (g/min) ⁽²⁾HC (g/min) ⁽²⁾CO (об. %) ⁽³⁾ при нормална честота на въртене на празен ходДа се посочи честота на въртене на празен ход ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:CO (об. %) ⁽³⁾ при висока честота на въртене на празен ходДа се посочи честота на въртене на празен ход ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:Температура на маслото в двигателя ⁽³⁾ ⁽⁵⁾:“

б) бележките под линия се изменят, както следва:

„⁽¹⁾ Вж. бележка под линия 12 в приложение IV.⁽²⁾ Само за превозните средства от категории L1e, L2e и L6e.⁽³⁾ За превозните средства от категория L в обхвата на член 1 от Директива 2002/24/ЕО с изключение на превозните средства от категории L1e, L2e и L6e.⁽⁴⁾ Посочете допустимото отклонение при измерването.⁽⁵⁾ Приложимо само за четиритактовите двигатели.“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Приложения I—VI към Директива 2009/67/ЕО се изменят, както следва:

1) Списъкът на приложенията се изменя, както следва:

- а) препратките към допълнения 1 и 2 от приложение II се заличават;
- б) препратките към допълнения 1 и 2 от приложение IV се заличават.

2) Приложение I се изменя, както следва:

а) в част А се добавят следните точки 16—18:

„16. *дневни светлини*

означава светлини, насочени по посока на движението с цел да се направи превозното средство по-лесно видимо при управление през деня;

17. *система стоп/старт*

означава автоматично спиране и пускане на двигателя с цел намаляване на продължителността на работата на празен ход, с което се намаляват и разходът на гориво и емисиите на замърсители и CO₂;

18. *главен ключ на превозното средство*

означава устройството, чрез което бордовата електронна система на превозното средство бива приведена от изключено състояние, какъвто е случаят на паркирано превозно средство без водач, в нормално работно състояние.“;

б) в част Б точка 10 се заменя със следния текст:

„10. Електрическата схема на свързване трябва да е такава, че предната габаритна светлина или, ако няма предна габаритна светлина, фарът за къса светлина, задната габаритна светлина и осветителят на задния регистрационен номер да могат да се запалват и изгасват само едновременно.

Превозните средства трябва да бъдат оборудвани със:

- дневни светлини; или
- фарове за къси светлини, които се включват автоматично, когато главният ключ на превозното средство е задействан.“;

в) в част Б точка 11 се заменя със следния текст:

„11. Ако няма специални изисквания, електрическата схема на свързване трябва да е такава, че фарът за дълга светлина, фарът за къса светлина и фаровете за мъгла да могат да се запалват само ако светлинните устройства, посочени в точка 10, също са включени. Това условие обаче не се прилага за фара за дълга светлина и фара за къса светлина, когато те се използват за светлинни сигнали, извършвани чрез прекъснато запалване през малък интервал на фара за къса светлина, или чрез прекъснато запалване през малък интервал на фара за дълга светлина и фара за къса светлина.“;

г) в част Б се добавят следните точки 15—17:

„15. Превозни средства от категории L1e и L3e могат да бъдат оборудвани с допълнителни задни и странични светлоотразяващи устройства и материали, при условие че те не намаляват ефективността на задължителните устройства за осветяване и светлинна сигнализация. По-специално, допълнителните багажници и торби за седалката могат да бъдат снабдени с отразяващи материали, при условие че те са от същия цвят като устройството за осветяване в съответната част на превозното средство.

16. Превозното средство не се оборудва с допълнителни светлинни източници, които излъчват светлина, която може да се види пряко и/или непряко при нормални условия на управление, освен източници, които служат за осветяване на органите за управление, сигнални устройства и индикаторите или отделението за пътници.

17. Когато задействането на автоматично включващ се преден фар или дневна светлина е свързано с работата на двигател, това следва да се тълкува в смисъл, че е свързано със задействането на главния ключ. По-специално това важи за превозните средства с електрически или други системи за алтернативно задвижване и превозните средства, оборудвани с автоматична система стоп/старт на двигателя.“;

3) Приложение II се изменя, както следва:

а) точки 1—1.2 се заменят със следния текст:

„1. Превозните средства от категория L1e отговарят на всички съответни изисквания на Правило № 74 на IKE на ООН. Превозните средства с максимална конструктивна скорост ≤ 25 km/h отговарят на всички съответни изисквания, както е предписано за превозни средства с максимална конструктивна скорост > 25 km/h.

- 1.1. Превозните средства от категория L1e, при липса на специфични изисквания за превозните средства от тази категория, трябва да са оборудвани с осветител за задния регистрационен номер.
- 1.2. При липса на специални изисквания в Правило № 74 на ИКЕ на ООН, превозните средства от категории L1e могат да бъдат оборудвани с дневни светлини, които се задействат вместо автоматично включващи се предни фарове и които са в съответствие с изискванията в точки 6.15—6.15.7 от приложение III.;
- б) допълнения 1 и 2 се заличават;
- в) допълнение 3 към приложение II се преномерираща като допълнение 1 и препратката към посоченото допълнение в списъка на приложенията се изменя съответно;
- г) допълнение 4 към приложение II се преномерираща като допълнение 2 и препратката към посоченото допълнение в списъка на приложенията се изменя съответно;
- д) в допълнение 2 се добавя следната точка 5.7:
- „5.7. Осветител за задния регистрационен номер“;
- д) в допълнение 2 точка 6.3 се заменя със следния текст:
- „6.3. Дневни светлини: да/не (*)“.
- 4) Приложение III се изменя, както следва:
- а) добавя се следната точка 1.8:
- „1.8. Осветител за задния регистрационен номер“;
- б) точка 2.3. се заменя със следното:
- „2.3. Дневни светлини“;
- в) точка 6.1.10 се заменя със следния текст:
- „6.1.10. Сигнализатор за затворена ел.верига: задължително, ако е монтиран фар за дълга светлина (синьо немигащо сигнално устройство).“;
- г) добавя се следната точка 6.1.11:
- „6.1.11. Други изисквания:
- фаровете за дълга светлина на превозни средства, които по принцип се наклоняват в завои, могат да бъдат оборудвани със система за корекция на хоризонталния наклон (HIAS) съгласно определението в точка 2.25 от Правило № 53 на ИКЕ на ООН, при условие че всички съответни изисквания на посоченото правило, приложими за HIAS, са изпълнени;
 - комбинираната стойност на максималния интензитет на всички дълги светлини, които могат да бъдат активирани по едно и също време, не трябва да надвишава 430 000 cd, което съответства на базова стойност 100.“;
- д) точка 6.2.3.1 се заменя със следния текст:
- „6.2.3.1. По ширина:
- един независим фар за къса светлина може да се монтира над или под, или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на фара за къса светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство; Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
 - един независим фар за къса светлина, съвместен с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че неговият базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от фара за къса светлина, базовият център на двете светлинни устройства е симетричен спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
 - два фара за къса светлина, единият от които или и двата са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове трябва да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
 - когато има два фара за къса светлина, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната ширина не надвишава 400 mm.“;
- е) точка 6.2.11 се заменя със следния текст:
- „6.2.11. Други изисквания:
- фаровете за къса светлина на превозни средства, които по принцип се наклоняват в завои, могат да бъдат снабдени със система за корекция на хоризонталния наклон (СКХН) съгласно определението в точка 2.25 от Правило № 53 на ИКЕ на ООН, при условие че всички съответни изисквания на посоченото правило, приложими за СКХН, са изпълнени,

- фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на не повече от 0,8 m над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,0 % и -1,5 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,
- фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на разстояние 0,8—1,0 m над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,0 % и -2,0 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,
- фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на 1,0 m или повече над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,5 % и -2,0 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,
- при фарове за къса светлина, които имат светлинен източник с номинален светлинен поток, ненадвишаващ 2 000 лумена, и първоначален наклон между -1,0 % и -1,5 %, вертикалният наклон се запазва между -0,5 % и -2,5 % при всякакви условия на натоварване. Вертикалният наклон се запазва между -1,0 % и -3,0 %, ако първоначалният наклон е зададен между -1,5 % и -2,0 %. Външно устройство за регулиране може да се използва с цел изпълнение на изискванията, при условие че не са необходими инструменти, различни от тези, които се доставят с превозното средство,
- при фарове за къса светлина, които имат светлинен източник с номинален светлинен поток, надвишаващ 2 000 лумена, и първоначален наклон между -1,0 % и -1,5 %, вертикалният наклон се запазва между -0,5 % и -2,5 % при всякакви условия на натоварване. Вертикалният наклон се запазва между -1,0 % и -3,0 %, ако първоначалният наклон е зададен между -1,5 % и -2,0 %. Устройство за регулиране на предните светлинни устройства може да се използва с цел да се удовлетворят изискванията на настоящата точка, при условие че неговото функциониране е напълно автоматично и времето за реакция е по-малко от 30 секунди.“;

ж) добавя се следната точка 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Условия на изпитване:

- спазването на изискванията относно наклона в точка 6.2.11 се проверява, както следва:
 - масата на превозното средство в готовност за движение и допълнителна маса от 75 kg, симулираща присъствието на водач,
 - превозно средство в напълно натоварено състояние, като масата е разпределена по такъв начин, че да се постигне максималното натоварване на ос, както е заявено от производителя за това натоварено състояние,
 - превозно средство с допълнителна маса от 75 kg, симулираща присъствието на водач, което е допълнително натоварено така, че да се достигне максималното допустимо натоварване на задната ос, обявено от производителя; натоварването на предната ос обаче трябва да бъде възможно най-малко в този случай,
- преди да се извърши измерване превозното средство трябва да се разклати три пъти и след това да се премести напред и назад с най-малко един пълен оборот на колелата.“;

з) точка 6.4.1 се заменя със следния текст:

„6.4.1. Брой:

- една или две, в случай на превозни средства с обща ширина, непревишаваща 1 300 mm,
- две, в случай на превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm,
- допълнителна стопсветлина от категория S3 или S4 (т.е. централна високо монтирана стопсветлина) може да бъде монтирана, при условие че са изпълнени всички съответни изисквания на Правило № 48 на ИКЕ на ООН, които се прилагат за монтажа на такива стопсветлини на превозни средства от категория M1.“;

и) точка 6.5.3.1 се заменя със следния текст:

„6.5.3.1. По ширина:

- една независима предна габаритна светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на фара за предната габаритна светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- една независима предна габаритна светлина, съвместена с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че нейният базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от предната габаритна светлина, базови центрове на двете светлинни устройства са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

- две предни габаритни светлини, едната от които или и двете са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- когато има две предни габаритни светлини, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната ширина не надвишава 400 mm.“;

й) точка 6.6.3.1 се заменя със следния текст:

„6.6.3.1. По ширина:

- една задна габаритна светлина се монтира така, че базовият център на задната габаритна светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство,
- две задни габаритни светлини се монтират така, че базови центрове на задните габаритни светлини са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- когато става дума за превозни средства с две задни колела и цялостна ширина, превишаваща 1 300 mm, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната ширина не надвишава 400 mm.“;

к) точка 6.7.3.1 се заменя със следния текст:

„6.7.3.1. По ширина:

- ако има само един заден светлоотражател, той се монтира на превозното средство така, че неговият базов център да е разположен в неговата средна надлъжна равнина,
- ако има два задни светлоотражателя, те се монтират на превозното средство така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо неговата надлъжна средна равнина,
- ако има два задни светлоотражателя, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната ширина не надвишава 400 mm.“;

л) добавят се следните точки 6.15—6.15.7:

„6.15. Дневни светлини

6.15.1. Брой:

- една или две, когато става дума за превозни средства с обща ширина, непревишаваща 1 300 mm;
- две, когато става дума за превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm;

6.15.2. Разположение:

- няма специфични изисквания.

6.15.3. Положение:

6.15.3.1. По ширина:

- една независима дневна светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на дневната светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- една независима дневна светлина, съвместена с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че нейният базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от дневната светлина, базовият център на двете светлинни устройства е симетричен спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- две дневни светлини, едната от които или и двете са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- вътрешните ръбове на светлоизлъчващите повърхности се намират на разстояние най-малко 500 mm един от друг, когато става дума за превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm.

6.15.3.2. Във височина:

- минимум на 250 mm и максимум на 1 500 mm над терена.

6.15.3.3. По дължина:

- в предната част на превозното средство. Това изискване се счита за изпълнено, ако излъчваната светлина не причинява неудобства на водача нито пряко, нито косвено, когато се отразява в огледалата за обратно виждане и/или други отразяващи повърхности на превозното средство.

6.15.3.4. Разстояние:

— ако разстоянието между предния пътепоказател и дневната светлина не надвишава 40 mm, електрическата схема на свързване на дневната светлина на съответната страна на превозното средство е такава, че:

— светлината е изключена, или

— нейният светлинен интензитет е намален до ниво, което не надвишава 140 cd,

през целия период (интервал „включен“ и интервал „изключен“) на действие на съответния преден пътепоказател.

6.15.4. Геометрична видимост:

— $\alpha = 10^\circ$ нагоре и 10° надолу;

— $\beta = 20^\circ$ наляво и надясно, ако има само една дневна светлина;

— $\beta = 20^\circ$ навън и 20° навътре, ако има две дневни светлини.

6.15.5. Разположение:

— в предната част: могат да се движат в зависимост от ъгъла на завъртане на кормилната уредба.

6.15.6. Електрическа схема на свързване:

— всички дневни светлини трябва да се включват, когато главният ключ е задействан; те обаче могат да останат изключени, ако са изпълнени следните условия:

— при автоматична предавателна кутия — лостът за превключване на предавките е в положение „паркиране“,

— ръчната спирачка е задействана, или

— преди превозното средство да бъде приведено в движение за пръв път след всяко ръчно задействане на главния ключ и системата за задвижване на превозното средство;

— дневните светлини могат да се изключват ръчно; това обаче е възможно само ако скоростта на превозното средство не превишава 10 km/h. Светлините се включват автоматично отново, когато скоростта на превозното средство надвиши 10 km/h или когато превозното средство е изминало повече от 100 m,

— дневните светлини се изключват автоматично, когато:

— превозното средство е спряно посредством главния ключ,

— предните фарове за мъгла са задействани,

— предните светлини са задействани, освен когато се използват за подаване на периодични светлинни предупреждения през кратки интервали от време, както и

— при условия на общо осветление, по-малко от 1 000 lx, ако указаната от скоростомера на превозното средство скорост все още е ясно четлива (например когато осветлението на скоростомера винаги е включено) и превозното средство не е снабдено със зелено немигащо сигнално устройство в съответствие с точка 6.5.9 или специален зелен сигнализатор за затворена ел. верига за дневните светлини, обозначено със съответния символ. В такъв случай късите светлини и с устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се активират автоматично едновременно в рамките на две секунди, след като общата осветеност спадне под 1 000 lx. Ако околните условия на общо осветление впоследствие достигнат равнище от най-малко 7 000 lx, дневните светлини отново се включват автоматично, а късите светлини и с устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се изключват едновременно в рамките на пет до 300 секунди (т.е. изисква се напълно автоматична смяна на светлините, ако за водача не са налице видими признаци и стимули, за да задейства нормалното осветление, когато навън е тъмно).

6.15.7. Сигнализатор за затворена ел. верига:

— незадължителен.“

м) в допълнение 4 се добавя следната точка 5.8:

„5.8. Осветител на задния регистрационен номер.“;

н) в допълнение 4 точка 6.4 се заменя със следния текст:

„6.4. Дневни светлини: да/не (*);“;

5) Приложение IV се изменя, както следва:

а) точка 1 се заменя със следния текст:

„1. Превозните средства от категория L3е отговарят на всички съответни изисквания на Правило № 53 на ИКЕ на ООН с изключение на точка 5.14.9.“;

б) допълнения 1 и 2 се заличават;

в) допълнение 3 към приложение IV се преномерираща като допълнение 1 и препратката към посоченото допълнение в списъка на приложенията се изменя съответно;

г) допълнение 4 към приложение IV се преномерираща като допълнение 2 и препратката към посоченото допълнение в списъка на приложенията се изменя съответно;

д) в допълнение 2 се добавя следната точка 6.5:

„6.5. Дневни светлини: да/не (*).“

6) Приложение V се изменя, както следва:

а) добавя се следната точка 2.5:

„2.5. Дневни светлини“;

б) точка 6.1.11 се заменя със следния текст:

„6.1.11. Други изисквания:

- фаровете за дълга светлина на превозни средства, които по принцип се наклоняват в завои, могат да бъдат снабдени със система за корекция на хоризонталния наклон (HIAS) съгласно определението в точка 2.25 от Правило № 53 на ИКЕ на ООН, при условие че всички съответни изисквания на посоченото правило, приложими за HIAS, са изпълнени,
- комбинираната стойност на максималния интензитет на всички дълги светлини, които могат да бъдат активирани по едно и също време, не трябва да надвишава 430 000 cd, което съответства на базова стойност 100.“;

в) добавят се следните точки 6.13—6.13.7:

„6.13. Дневни светлини

6.13.1. Брой:

- една или две, в случай на превозни средства с обща ширина, непревишаваща 1 300 mm,
- две, в случай на превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm.

6.13.2. Разположение:

- няма специфични изисквания.

6.13.3. Положение:

6.13.3.1. По ширина:

- една независима дневна светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на дневната светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно по друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- една независима дневна светлина, съвместена с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че нейният базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от дневната светлина, базовият център на двете светлинни устройства е симетричен спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- две дневни светлини, едната от които или и двете са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- вътрешните ръбове на светоизлъчващите повърхности се намират на разстояние най-малко 500 mm един от друг, когато става дума за превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm.

6.13.3.2. Във височина:

- минимум на 250 mm и максимум на 1 500 mm над терена.

6.13.3.3. По дължина:

- в предната част на превозното средство. Това изискване се счита за изпълнено, ако излъчваната светлина не причинява неудобства на водача нито пряко, нито косвено, когато се отразява в огледалата за обратно виждане и/или други отразяващи повърхности на превозното средство.

6.13.3.4. Разстояние:

- ако разстоянието между предния пътепоказател и дневната светлина не надвишава 40 mm, електрическата схема на свързване на дневната светлина на съответната страна на превозното средство е такава, че:
 - светлината е изключена, или
 - нейният светлинен интензитет е намален до ниво, което не надвишава 140 cd,
- през целия период (интервал „включен“ и интервал „изключен“) на действие на съответния преден пътепоказател.

6.13.4. Геометрична видимост:

- $\alpha = 10^\circ$ нагоре и 10° надолу,
- $\beta = 20^\circ$ наляво и надясно, ако е включена само една дневна светлина,
- $\beta = 20^\circ$ навън и 20° навътре, ако има две дневни светлини.

6.13.5. Разположение:

- в предната част: могат да се движат в зависимост от ъгъла на завъртане на кормилната уредба.

6.13.6. Електрическа схема на свързване:

- всички дневни светлини трябва да се включват, когато главният ключ е задействан; те обаче могат да остават изключени, ако са изпълнени следните условия:
 - при автоматична предавателна кутия — лостът за превключване на предавките е в положение „паркиране“,
 - ръчната спирачка е задействана, или
 - преди превозното средство да бъде приведено в движение за пръв път след всяко ръчно задействане на главния ключ и системата за задвижване на превозното средство,
- дневните светлини могат да се изключват ръчно; това обаче е възможно само ако скоростта на превозното средство не превишава 10 km/h. Светлините се включват автоматично отново, когато скоростта на превозното средство надвиши 10 km/h или когато превозното средство е изминало повече от 100 m;
- дневните светлини във всички случаи се изключват автоматично, когато:
 - превозното средство е спряно чрез главния ключ,
 - предните фарове за мъгла са задействани,
 - предните светлини са задействани, освен когато се използват за подаване на периодични светлинни предупреждения през кратки интервали от време, както и
 - при условия на общо осветление, по-малко от 1 000 lx, ако указаната от скоростомера на превозното средство скорост все още е ясно четлива (например когато осветлението на скоростомера винаги е включено) и превозното средство не е оборудвано със зелено немигащо сигнално устройство в съответствие с точка 6.5.9 или специален зелен сигнализатор за затворена ел. верига за дневните светлини, обозначено със съответния символ. В такъв случай късите светлини и с устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се активират автоматично едновременно в рамките на две секунди, след като общата осветеност спадне под 1 000 lx. Ако околните условия на общо осветление впоследствие достигнат равнище от най-малко 7 000 lx, дневните светлини отново се включват автоматично, а късите светлини и устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се изключват едновременно в рамките на пет до 300 секунди (т.е. изисква се напълно автоматична смяна на светлините, ако за водача не са налице видими признаци и стимули, за да задейства нормалното осветление, когато навън е тъмно).

6.13.7. Сигнализатор за затворена ел. верига:

- незадължително;

г) в допълнение 4 се добавя следната точка 6.5:

„6.5. Дневни светлини: да/не (*)“.

7) Приложение VI се изменя, както следва:

а) точка 2.4 се заменя със следния текст:

„2.4. Дневни светлини“;

б) точка 6.1.11 се заменя със следния текст:

„6.1.11. Други изисквания:

- фаровете за дълга светлина на превозни средства, които по принцип се наклонят в завои, могат да бъдат снабдени със система за корекция на хоризонталния наклон (HIAS) съгласно определението в точка 2.25 от Правило № 53 на ИКЕ на ООН, при условие че всички съответни изисквания на посоченото правило, приложими за HIAS, са изпълнени,
- комбинираната стойност на максималния интензитет на всички дълги светлини, които могат да бъдат активирани по едно и също време, не трябва да надвишава 430 000 cd, което съответства на базова стойност 100.%;

в) точка 6.2.3.1 се заменя със следния текст:

„6.2.3.1. По ширина:

- един независим фар за къса светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на фара за къса светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- един независим фар за къса светлина, съвместен с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че неговият базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от фара за къса светлина, базовите центрове на двете светлинни устройства са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- два фара за къса светлина, единият от които или и двата са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове трябва да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- когато има два фара за къса светлина, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната ширина не надвишава 400 mm.“;

г) точка 6.2.11 се заменя със следния текст:

„6.2.11. Други изисквания:

- фаровете за къса светлина на превозни средства, които по принцип се наклонят в завои, могат да бъдат снабдени със система за корекция на хоризонталния наклон (HIAS) съгласно определението в точка 2.25 от Правило № 53 на ИКЕ на ООН, при условие че всички съответни изисквания на посоченото правило, приложими за HIAS, са изпълнени,
- фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на не повече от 0,8 m над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,0 % и -1,5 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,
- фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на разстояние 0,8—1,0 m над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,0 % и -2,0 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,
- фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на 1,0 m или повече над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,5 % и -2,0 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,
- при фарове за къса светлина, които имат светлинен източник с номинален светлинен поток, ненадвишаващ 2 000 лумена, и първоначален наклон между -1,0 и -1,5 %, вертикалният наклон се запазва между -0,5 % и -2,5 % при всякакви условия на натоварване. Вертикалният наклон се запазва между -1,0 % и -3,0 %, ако първоначалният наклон е зададен между -1,5 % и -2,0 %. Външно устройство за регулиране може се използва с цел изпълнение на изискванията, при условие че не са необходими инструменти, различни от тези, които се доставят с превозното средство,
- при фарове за къса светлина, които имат светлинен източник с номинален светлинен поток, надвишаващ 2 000 лумена, и първоначален наклон между -1,0 и -1,5 %, вертикалният наклон се запазва между -0,5 % и -2,5 % при всякакви условия на натоварване. Вертикалният наклон се запазва между -1,0 % и -3,0 %, ако първоначалният наклон е зададен между -1,5 % и -2,0 %. Устройство за регулиране на фаровете може да се използва с цел да се удовлетворят изискванията на настоящия параграф, при условие че неговото функциониране е напълно автоматично и времето за реакция е по-малко от 30 секунди.“;

д) добавя се следната точка 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Условия на изпитване:

- спазването на изискванията относно наклона в точка 6.2.11 се проверява, както следва:
- масата на превозното средство в готовност за движение и допълнителна маса от 75 kg, симулираща присъствието на водач,
- превозно средство в напълно натоварено състояние, като масата е разпределена по такъв начин, че да се постигне максималното натоварване на ос, както е заявено от производителя за това натоварено състояние,
- превозно средство с допълнителна маса от 75 kg, симулираща присъствието на водач, което е допълнително натоварено така, че да се достигне максималното допустимо натоварване на задната ос, обявено от производителя; натоварването на предната ос обаче трябва да бъде възможно най-малко в този случай,
- преди да се извърши измерване превозното средство трябва да се разклати три пъти и след това да се премести напред и назад с най-малко един пълен оборот на колелата.“;

е) точка 6.4.1 се заменя със следния текст:

„6.4.1. Брой:

- една или две, в случай на превозни средства с обща ширина, непревишаваща 1 300 mm,
- два, в случай на превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm,
- допълнителна стопсветлина от категория S3 или S4 (т.е. централна високо монтирана стопсветлина) може да бъде монтирана, при условие че са изпълнени всички съответни изисквания на Правило № 48 на ИКЕ на ООН, които се прилагат за монтажа на такива стопсветлини на превозни средства от категория M1.“;

ж) точка 6.5.3.1 се заменя със следния текст:

„6.5.3.1. По ширина:

- една независима предна габаритна светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на предната габаритна светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- една независима предна габаритна светлина, съвместена с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че нейният базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от предната габаритна светлина, базовите центрове на двете светлинни устройства са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- две предни габаритни светлини, едната от които или и двете са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- когато има две предни габаритни светлини, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната ширина не надвишава 400 mm.“;

з) точка 6.6.3.1 се заменя със следния текст:

„6.6.3.1. По ширина:

- една задна габаритна светлина се монтира така, че базовият център на задната габаритна светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство,
- две задни габаритни светлини се монтират така, че базовите центрове на задните габаритни светлини са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- когато става дума за превозни средства с две задни колела и цялостна ширина, превишаваща 1 300 mm, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната ширина не надвишава 400 mm.“;

и) точка 6.12.3.1 се заменя със следния текст:

„6.12.3.1. По ширина:

- ако има само един заден светлоотражател, той се монтира на превозното средство така, че неговият базов център да е разположен в неговата средна надлъжна равнина,
- ако има два задни светлоотражателя, те се монтират на превозното средство така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо неговата средна надлъжна равнина,
- ако има два задни светлоотражателя, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната ширина не надвишава 400 mm.“;

й) добавят се следните точки 6.14—6.14.7:

„6.14. Дневни светлини

6.14.1. Брой:

- една или две, в случай на превозни средства с обща ширина, непревишаваща 1 300 mm,
- две, в случай на превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm.

6.14.2. Разположение:

- няма специфични изисквания.

6.14.3. Положение:

6.14.3.1. По ширина:

- една независима дневна светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на дневната светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- една независима дневна светлина, съвместена с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че нейният базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от дневната светлина, базовите центрове на двете светлинни устройства са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- две дневни светлини, едната от които или и двете са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,
- вътрешните ръбове на светоизлъчващите повърхности се намират на разстояние най-малко 500 mm един от друг, когато става дума за превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm.

6.14.3.2. Във височина:

- минимум на 250 mm и максимум на 1 500 mm над земната повърхност.

6.14.3.3. По дължина:

- в предната част на превозното средство. Това изискване се счита за изпълнено, ако излъчваната светлина не причинява неудобства на водача нито пряко, нито косвено, когато се отразява в огледалата за обратно виждане и/или други отразяващи повърхности на превозното средство.

6.14.3.4. Разстояние:

- ако разстоянието между предния пътепоказател и дневната светлина не надвишава 40 mm, електрическата схема на свързване на дневната светлина на съответната страна на превозното средство е такава, че:
 - светлината е изключена, или
 - нейният светлинен интензитет е намален до ниво, което не надвишава 140 cd, през целия период (интервал „включен“ и интервал „изключен“) на действие на съответния преден пътепоказател.

6.14.4. Геометрична видимост:

- $\alpha = 10^\circ$ нагоре и 10° надолу,
- $\beta = 20^\circ$ наляво и надясно, ако има само една дневна светлина,
- $\beta = 20^\circ$ навън и 20° навътре, ако има две дневни светлини.

6.14.5. Разположение:

- в предната част: могат да се движат в зависимост от ъгъла на завъртане на кормилната уредба.

6.14.6. Електрическа схема на свързване:

- всички дневни светлини трябва да се включват, когато главният ключ е задействан; те обаче могат да остават изключени, ако са изпълнени следните условия:
 - при автоматична предавателна кутия — лостът за превключване на предавките е в положение „паркиране“,

- ръчната спирачка е задействана, или
- преди превозното средство да бъде приведено в движение за пръв път след всяко ръчно задействане на главния ключ и системата за задвижване на превозното средство,
- дневните светлини могат да се изключват ръчно; това обаче е възможно само ако скоростта на превозното средство не превишава 10 km/h. Светлините се включват автоматично отново, когато скоростта на превозното средство надвиши 10 km/h или когато превозното средство е изминало повече от 100 m;
- дневните светлини във всички случаи се изключват автоматично, когато:
 - превозното средство е спряно посредством главния ключ,
 - предните фарове за мъгла са задействани,
 - предните светлини са задействани, освен когато се използват за подаване на периодични светлинни предупреждения през кратки интервали от време, както и
 - при условия на общо осветление, по-малко от 1 000 lx, ако указаната от скоростомера на превозното средство скорост все още е ясно четлива (например когато осветлението на скоростомера винаги е включено) и превозното средство не е оборудвано със зелено немигащо сигнално устройство в съответствие с точка 6.5.9 или специален зелен сигнализатор за затворена ел. верига но устройство за дневните светлини, обозначено със съответния символ. В такъв случай късите светлини и устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се активират автоматично едновременно в рамките на две секунди, след като общата осветеност спадне под 1 000 lx. Ако околните условия на общо осветление впоследствие достигнат равнище от най-малко 7 000 lx, дневните светлини отново се включват автоматично, а късите светлини и устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се изключват едновременно в рамките на пет до 300 секунди (т.е. изисква се напълно автоматична смяна на светлините, ако за водача не са налице видими признаци и стимули, за да задейства нормалното осветление, когато навън е тъмно).

6.14.7. Сигнализатор за затворена ел. верига:

- незадължителен.“;

к) в допълнение 4 точка 6.5 се заменя със следния текст:

„6.5. Дневни светлини: да/не (*)“.

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ 2013/725/ОВППС НА СЪВЕТА

от 9 декември 2013 година

за изменение и удължаване на срока на действие на Решение 2012/173/ОВППС относно задействането на Оперативния център на ЕС за мисиите и операцията по линия на общата политика за сигурност и отбрана в региона на Африканския рог

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

2) Член 2 се изменя, както следва:

като взе предвид Договора за Европейския съюз, и по-специално член 42, параграф 4 и член 43, параграф 2 от него,

а) в параграф 2 буква а) се заменя със следното:

като взе предвид предложението на върховния представител на Съюза по въпросите на външните работи и политиката на сигурност,

„а) да предоставя пряка подкрепа на командващия гражданските операции при оперативното планиране и провеждането на EUCAP NESTOR, като използва експертния си военен опит и специализирания експертен опит за планиране;“;

като има предвид, че:

(1) На 16 юли 2012 г. Съветът прие Решение 2012/389/ОВППС ⁽¹⁾ относно мисията на Европейския съюз за изграждане на регионален морски капацитет в региона на Африканския рог (EUCAP NESTOR).

б) в параграф 2 буква е) се заменя със следното:

(2) На 8 октомври 2013 г. Комитетът по политика и сигурност (КПС) постигна съгласие, че мандатът на Оперативния център на ЕС за мисиите и операцията по линия на общата политика за сигурност и отбрана в региона на Африканския рог следва да бъде удължен за срок от 12 месеца.

„е) да улеснява координацията и да подобрява единството между операция Atalanta, EUTM Somalia и EUCAP NESTOR в контекста на стратегията за Африканския рог и във взаимодействие със специалния представител на Европейския съюз за Африканския рог.“.

(3) Поради това Решение 2012/173/ОВППС на Съвета ⁽²⁾ следва да бъде съответно изменено и срокът му на действие да бъде удължен,

3) Член 3 се изменя, както следва:

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

а) параграф 1 се заменя със следното:

Член 1

Решение 2012/173/ОВППС се изменя, както следва:

„1. Капитан (BMC) Ad VAN DER LINDE се назначава за ръководител на Оперативния център на ЕС за срок от две години.“;

1) В член 1 параграф 1 се заменя със следното:

б) вмъква се следният параграф:

„1. Оперативният център на ЕС се задейства в подкрепа на мисиите и операцията по линия на ОПСО в региона на Африканския рог, а именно операция Atalanta, EUTM Somalia и EUCAP NESTOR.“.

„1а. Съветът упълномощава Комитета по политика и сигурност, в съответствие с член 38 ДЕС, да взема решения относно назначаването на следващите ръководители на Оперативния център на ЕС.“.

⁽¹⁾ Решение 2012/389/ОВППС на Съвета от 16 юли 2012 г. относно мисията на Европейския съюз за изграждане на регионален морски капацитет в региона на Африканския рог (EUCAP NESTOR) (ОВ L 187, 17.7.2012 г., стр. 40).

⁽²⁾ Решение 2012/173/ОВППС на Съвета от 23 март 2012 г. относно задействането на Оперативния център на ЕС за мисиите и операцията по линия на общата политика за сигурност и отбрана в региона на Африканския рог (ОВ L 89, 27.3.2012 г., стр. 66).

4) В член 9 втора алинея се заменя със следното:

„Прилага от 23 март 2012 г. до 22 март 2015 г.“.

Член 2

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Брюксел на 9 декември 2013 година.

За Съвета
Председател
A. PABEDINSKIENĖ

РЕШЕНИЕ 2013/726/ОВППС НА СЪВЕТА

от 9 декември 2013 година

в подкрепа на резолюция 2118 (2013) на Съвета за сигурност решение на изпълнителния съвет на ОЗХО ЕС-М-33/Дес 1 в рамките на изпълнението на Стратегията на ЕС срещу разпространението на оръжия за масово унищожение

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за Европейския съюз, и по-специално член 26, параграф 2 и член 31, параграф 1 от него,

като взе предвид предложението на върховния представител на Съюза по въпросите на външните работи и политиката на сигурност,

като има предвид, че:

- (1) На 27 септември 2013 г. изпълнителният съвет на Организацията за забрана на химическото оръжие (ОЗХО) прие в рамките на сесията си ЕС-М-33 „Решение за унищожаване на химическото оръжие в Сирия“.
- (2) На 27 септември 2013 г. Съветът за сигурност на ООН прие резолюция 2118 (2013), в която подкрепи решението на изпълнителния съвет на ОЗХО и изрази дълбокото си възмущение от употребата на химическо оръжие на 21 август 2013 г. в областта Риф Дамаск, както е констатирано в доклада на мисията на ООН, на 28 септември 2013 г., като осъжда убийството на цивилни лица в резултат от употребата на химическо оръжие, потвърждава, че използването на такова оръжие представлява тежко нарушение на международното право и подчертава, че лицата, стоящи зад всяка употреба на химическо оръжие трябва да бъдат подведени под отговорност, както и че решение на настоящата криза в Сирийската арабска република може да бъде намерено единствено чрез приобщаващ и воден от Сирия политически процес въз основа на комуникето от Женева от 30 юни 2012 г., и се изтъква необходимостта от свикване на международна конференция за Сирия във възможно най-кратки срокове.
- (3) В своя декларация правителството на Сирийската арабска република призна съществуването на широкомащабна програма за химическо оръжие и наличието на значителни количества такова оръжие, включително опасни токсични химически компоненти на такова оръжие, което буди сериозни опасения по отношение на разпространението, разоръжаването и сигурността.
- (4) След присъединяването на Сирийската арабска република към Конвенцията за забрана на разработването, производството, натрупването и употребата на химическо оръжие и за неговото унищожаване (по-нататък наричана „Конвенцията за химическото оръжие“ или „КХО“), в сила от 14 октомври 2013 г., ОЗХО е отговорна да провери дали Сирия спазва разпоредбите на КХО и условията на съответните решения на изпълнителния съвет на ОЗХО и,

като част от съвместната мисия, да наблюдава спазването на условията на съответните резолюции на Съвета за сигурност на ООН.

- (5) На 16 октомври 2013 г. генералният директор на ОЗХО припомни на държавите — страни по КХО (бележка S/1132/2013), че в решението си „Унищожаване на химическото оръжие в Сирия“ (ЕС-М-33/ДЕС.1) изпълнителният съвет реши, наред с другото, „да разгледа в спешен порядък механизмите за финансиране за дейности, извършвани от Секретариата по отношение на Сирийската арабска република, и да призове всички държави — страни по Конвенцията, които са в състояние да направят това, да предоставят принос на доброволни начала за дейностите, провеждани в изпълнение на настоящото решение“. В същия документ беше отправен призив „към всички държави — страни по конвенцията, да обмислят възможността за собствен принос на доброволни начала за Доверителния фонд за Сирия в помощ за справяне с едно от най-трудните предизвикателства в историята на организацията“. Доверителният фонд може да приема вноски и от други източници, включително неправителствени организации, институции или частни донори.
- (6) В заключенията си от 21 октомври 2013 г. Съветът на Европейския съюз приветства решението на изпълнителния съвет на ОЗХО и резолюция 2118 на Съвета за сигурност на ООН и потвърди отново готовността на Съюза да разгледа възможността за предоставяне на подкрепа.
- (7) На 12 декември 2013 г. Европейският съвет прие Стратегия на ЕС срещу разпространението на оръжия за масово унищожение („Стратегията“), в глава III от която се съдържа списък с мерките, които трябва да се предприемат както в Европейския съюз, така и в трети държави, за борба с разпространението на такива оръжия.
- (8) В стратегията се подчертава ключовата роля на КХО и на ОЗХО за създаване на свят, свободен от химическо оръжие.
- (9) Съюзът активно изпълнява Стратегията и привежда в изпълнение мерките, изброени в глава III от нея, по-специално като отпуска финансови средства в подкрепа на конкретни проекти, осъществявани от многостранни институции като ОЗХО. Във връзка с това на 23 март 2012 г. Съветът прие Решение 2012/166/ОВППС ⁽¹⁾ в подкрепа на дейностите на ОЗХО.

⁽¹⁾ Решение 2012/166/ОВППС на Съвета от 23 март 2012 година в подкрепа на дейностите на Организацията за забрана на химическото оръжие (ОЗХО) в рамките на изпълнението на стратегията на ЕС срещу разпространение на оръжия за масово унищожение (ОВ L 87, 24.3.2012 г., стр. 49).

- (10) На 21 ноември 2013 г. генералният директор на ОЗХО отправи към Съюза молба за принос към специалния доверителен фонд за Сирия.
- (11) Техническото изпълнение на настоящото решение следва да бъде възложено на ОЗХО. Подкрепяните от ЕС проекти могат да бъдат финансирани единствено чрез доброволни вноски в Доверителния фонд на ОЗХО. Предоставянето на такива вноски от страна на Съюза ще способства, за да може ОЗХО да изпълни задачите си, указани в съответните решения на изпълнителния съвет на ОЗХО от 27 септември и 15 ноември 2013 г. и в резолюция 2118 на Съвета за сигурност на ООН от 27 септември 2013 г.
- (12) Надзорът за правилното изразходване на финансовите средства от Съюза следва да бъде възложен на Комисията,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Съюзът подкрепя дейностите на ОЗХО, като участва в разходите, свързани с инспекциите и проверките на унищожаването на химическо оръжие в Сирия, както и в разходите, свързани с дейности, които допълват основните възложени задачи в подкрепа на резолюция 2118 (2013) на Съвета за сигурност на ООН и решението на изпълнителния съвет на ОЗХО от 27 септември 2013 г. за унищожаване на сирийското химическо оръжие и последващи и свързани с тях резолюции и решения.

2. Проектът, подкрепян чрез настоящото решение на Съвета, е предоставяне на продукти за информиране за ситуацията, свързани със сигурността на съвместната мисия ОЗХО—ООН, включително относно статуса на пътната мрежа чрез предоставяне на ОЗХО на спътникови изображения и информационни продукти, които имат отношение, от страна на Сателитния център на ЕС (EU SATCEN).

В приложението се съдържа подробно описание на проекта.

Член 2

1. Върховният представител на Съюза по въпросите на външните работи и политиката на сигурност (ВП) отговаря за изпълнението на настоящото решение.

2. Техническото изпълнение на дейностите, посочени в член 1, параграф 2, се възлага на ОЗХО. Организацията изпълнява тази функция под ръководството на ВП. За тази цел ВП сключва необходимите договорености с ОЗХО.

Член 3

1. Референтната сума за изпълнението на проекта, посочен в член 1, параграф 2, е в размер на EUR 2 311 842.
2. Разходите, които се финансират от сумата по параграф 1, се управляват в съответствие с процедурите и правилата, приложими за бюджета на Съюза.
3. Комисията упражнява надзор върху правилното управление на разходите, посочени в параграф 1. За тази цел тя сключва с ОЗХО споразумение за финансиране. В споразумението за финансиране се посочва, че ОЗХО осигурява видимост на приноса на ЕС, която съответства на неговия размер.
4. Комисията полага усилия да сключи посоченото в параграф 3 споразумение за финансиране във възможно най-кратък срок след влизането в сила на настоящото решение. Тя информира Съвета за трудностите в хода на процеса и за датата на сключване на споразумението за финансиране.

Член 4

1. ВП представя на Съвета доклад за изпълнението на настоящото решение на базата на редовни доклади, изготвяни от ОЗХО. Тези доклади служат за основа на оценката от страна на Съвета.
2. Комисията предоставя на Съвета информация по финансовите аспекти на изпълнението на проекта, посочен в член 1, параграф 2.

Член 5

1. Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.
2. Сроктът му на действие изтича 12 месеца след датата на сключване на споразумението за финансиране между Комисията и ОЗХО посочено в член 3, параграф 3 или изтича на 10 юни 2014 година, ако посоченото споразумение за финансиране не е сключено преди тази дата.

Съставено в Брюксел на 9 декември 2013 година.

За Съвета
Председател
A. PABEDINSKIENĖ

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОДКРЕПА ОТ СТРАНА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ 2118 (2013) НА СЪВЕТА ЗА СИГУРНОСТ НА ООН И РЕШЕНИЕ 1 ЕС-М-33 НА ИЗПЪЛНИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА ОЗХО В РАМКИТЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА СТРАТЕГИЯТА НА ЕС СРЕЩУ РАЗПРОСТРАНЕНИЕТО НА ОРЪЖИЯ ЗА МАСОВО УНИЩОЖЕНИЕ

Проект: Предоставяне на подкрепа под формата на спътникови изображения за ОЗХО в рамките на съвместната мисия ОЗХО—ООН

Цел:

Подкрепа за ОЗХО в рамките на съвместната мисия ОЗХО—ООН в задачите ѝ съгласно съответните резолюции на Съвета за сигурност на ООН и решенията на изпълнителния съвет на ОЗХО, както и на разпоредбите на Конвенцията за химическото оръжие.

Резултати:

Оценка на статуса на пътната мрежа, по-специално идентифициране на блокирани пътни участъци и зони на затруднено движение и повишаване на информираността за ситуацията на място, отнасяща се до сигурността на разположената в Сирия съвместна мисия на ОЗХО—ООН и във връзка с местата, които ще бъдат посещавани/инспектирани.

Дейности:

Подкрепата за ОЗХО ще се предоставя чрез доставка на до 5 спътникови изображения от страна на Сателитния център на ЕС (EU SATCEN) седмично за период с обща продължителност от подписването на договора до 31 декември 2014 г.

ООН и ОЗХО ще развиват дейностите си в сътрудничество със съответните партньори, включително международни организации и агенции, с цел да се гарантира ефективност в единоредията и да се избегне дублирането на работа.

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 6 декември 2013 година

за установяване на формат за нотифицирането на информацията относно приемането и съществените изменения на планове за управление на отпадъците и програмите за предотвратяване на образуването на отпадъци

(нотифицирано под номер C(2013) 8641)

(текст от значение за ЕИП)

(2013/727/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно отпадъците и за отмяна на определени директиви⁽¹⁾, и по-специално член 33, параграф 2 от нея,

като има предвид, че:

- (1) По силата на член 28 от Директива 2008/98/ЕО държавите трябва да осигурят техните компетентни органи да установят един или повече планове за управление на отпадъците, които обхващат цялата географска територия на съответната държава членка.
- (2) В допълнение, не по-късно от 12 декември 2013 г. държавите членки трябва да установят програми за предотвратяване на образуването на отпадъци в съответствие с член 29 от Директива 2008/98/ЕО.
- (3) За да се улесни подаването на съответната информация до Комисията относно приемането и съществените ревизии на тези планове и програми, следва да се приеме форматът за нотифициране на такава информация.

- (4) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на комитета, създаден с член 39 от Директива 2008/98/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавите членки използват форматите, определени в приложения I и II към настоящото решение, за да нотифицират на Комисията информацията за приемането и съществените ревизии на планове за управление на отпадъците и програмите за предотвратяване образуването на отпадъци, посочени в членове 28 и 29 от Директива 2008/98/ЕО.

Член 2

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 6 декември 2013 година.

За Комисията

Janez POTOČNIK

Член на Комисията

⁽¹⁾ ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ФОРМАТ ЗА НОТИФИЦИРАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО И СЪЩЕСТВЕНИТЕ ИЗМЕНЕНИЯ НА ПЛАНОВЕТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ

Наименование на плана:

.....

Административен орган (наименование, адрес, адрес на електронната поща, други данни за връзка, ако е необходимо), който отговаря за приемането/изменението на плана:

.....

Електронна връзка към публично достъпен уебсайт за плана:

.....

Административен орган (наименование, адрес, адрес на електронната поща, други данни за връзка, ако е необходимо), който отговаря за координиране на отговорите в този формуляр:

.....

Моля, поставете отметка в съответното квадратче:

☐ Приемане на нов план за управление на отпадъците

☐ Съществено изменение на плана за управление на отпадъците

(Важно: Моля, посочете номера(та) на съответната(ите) страница(и) от нотифицирания план и/или референтния документ по отношение на всеки от въпросите)

1. Обща информация

1.1. Дата на приемането/изменението (месец/година):

1.2. Планът обхваща ли цялата територия на държавата членка?

☐ Да

☐ Не

Ако отговорът е „не“, моля посочете кои части от територията не са обхванати и посочете причините:

.....

1.3. Какъв е обхватът на плана за управление на отпадъците?

☐ Всички потоци отпадъци

☐ Твърди битови отпадъци

☐ Опасни отпадъци

☐ Специфични потоци отпадъци. Моля, уточнете:

Ако планът не обхваща всички потоци отпадъци, моля, посочете съответните допълнителни планове:

.....

1.4. Планът отговаря ли на изискванията на Директива 2008/98/ЕО?

☐ Да

☐ Не

Ако отговорът е „не“, моля, посочете причините:

.....

1.5. Планът съставен ли е в съответствие с йерархията на отпадъците, определена в член 4 от Директива 2008/98/ЕО?

☐ Да

☐ Не

Ако отговорът е „не“, моля, посочете за кои потоци отпадъци планът се отклонява от йерархията на отпадъците, както и причините за такива отклонения:

.....

1.6. Планът включва ли програма за предотвратяване на образуването на отпадъци?

☐ Да

☐ Не

Ако отговорът е „да“, моля посочете връзката(ите) към съответния(ите) уебсайт(ове)

.....

1.7. Как съответните заинтересовани страни и власти и широката общественост участваха в изготвянето на планове за управление на отпадъците и програмите за предотвратяване на образуването на отпадъци?

.....

2. Информация относно схеми за събиране и инсталации за третиране на отпадъци

2.1. Планът прави ли оценка на нуждата от нови схеми за събиране и голяма инсталация за обезвреждане/оползотворяване и свързаните инвестиции?

☐ Да

☐ Не

2.2. Планът предоставя ли информация за местоположението на планираните инсталации за обезвреждане или големи инсталации за оползотворяване, както и за критериите за избор на местоположението?

☐ Да

☐ Не

Ако отговорът е „да“, моля, посочете къде са определени тези критерии в плана:

.....

3. Информация за целите, свързани с отпадъците:

3.1. Планът обхваща ли опаковките и отпадъците от опаковки (член 14 от Директива 94/62/ЕО на Европейския парламент и Съвета ⁽¹⁾)

☐ Да

☐ Не

3.2. Планът определя ли стратегии или мерки за намаляване на биоразградимите отпадъци, постъпващи в депата за отпадъци (член 5 от Директива 1999/31/ЕО на Съвета ⁽²⁾)

☐ Да

☐ Не

3.3. Планът допринася ли за постигане на целите за отклоняване на биоразградимите отпадъци от депата за отпадъци?

☐ Да

☐ Не

3.4. Планът прави ли оценка на ползата и целесъобразността на икономически и други инструменти, напр. такси за депониране, за справяне с въпросите, свързани с отпадъците?

☐ Да

☐ Не

Ако отговорът е „да“, моля, посочете кои икономически инструменти и свързани с тях мерки са включени в плана:

.....

⁽¹⁾ ОВ L 365, 31.12.1994 г., стр. 10.

⁽²⁾ ОВ L 182, 16.7.1999 г., стр. 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ФОРМАТ ЗА НОТИФИЦИРАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО И СЪЩЕСТВЕНИТЕ ИЗМЕНЕНИЯ НА ПРОГРАМИТЕ ЗА ПРЕДОТВРЯВАНЕ НА ОБРАЗУВАНЕТО НА ОТПАДЪЦИ

Наименование на програмата:

.....

Електронна връзка към публично достъпен уебсайт за тази програма:

.....

Административен орган (наименование, адрес, адрес на електронната поща, други данни за връзка, ако е необходимо), който отговаря а приемането/изменението на програмата:

.....

Административен орган (наименование, адрес, адрес на електронната поща, други данни за връзка, ако е необходимо), който отговаря за координиране на отговорите в този формуляр:

.....

Моля, поставете отметка в съответното квадратче:

☐ Приемане на нова програма за предотвратяване на образуването на отпадъци

☐ Съществено изменение на програма за предотвратяване на образуването на отпадъци ⁽¹⁾

В случай на нотифициране на съществено изменение на програма за предотвратяване на образуването на отпадъци, за кой план/програма се отнася това изменение?

Моля, опишете накратко обхвата и главните елементи на изменението, като посочите къде могат да бъдат открити изменените елементи в програмата за предотвратяване на образуването на отпадъци:

.....

(Важно: Моля, посочете номера(та) на съответната(ите) страница(и) от нотифицираната програма и/или референтния документ по отношение на всеки от въпросите)

1. Обща информация

1.1. Дата на приемането/изменението (месец/година):

1.2. Програмата обхваща ли цялата територия на вашата държава членка?

☐ Да

☐ Не

Ако отговорът е „не“, моля посочете кои части от територията не са обхванати и посочете причините:

.....

1.3. Интегрирана ли е програмата в план за управление на отпадъците?

☐ Да

☐ Не

Ако отговорът е „да“, моля посочете плана(овете) за управление на отпадъците:

.....

⁽¹⁾ Прилага се само ако дадена програма за предотвратяване на образуването на отпадъци вече е нотифицирана на Европейската комисия.

1.4. Програмата включена ли е в друга(и) програма(и) от политиката в областта на околната среда?

☐ Да

☐ Не

Ако отговорът е „да“, моля посочете програмата(ите):

.....

2. Информация за предотвратяване на образуването на отпадъци

2.1. В програмата описани ли са съществуващите мерки за предотвратяване?

☐ Да

☐ Не

2.2. Програмата определя ли цели за предотвратяване на образуването на отпадъци?

☐ Да

☐ Не

2.3. В каква степен целите и мерките целят отделяне на икономическия растеж от въздействията на генерирането на отпадъци върху околната среда?

.....

2.4. Програмата определя ли количествени и/или качествени целеви показатели за приетите мерки за предотвратяване на образуването на отпадъци?

☐ Да

☐ Не

Ако отговорът е „да“: моля, посочете дали са качествени и/или количествени и посочете номера(ата) на съответната(ите) страница(и):

.....

2.5. Програмата определя ли специфични качествени и/или количествени цели и индикатори?

☐ Да

☐ Не

Ако отговорът е „да“: моля, посочете дали са качествени и/или количествени и посочете номера(ата) на съответната(ите) страница(и):

.....

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготовителните законодателни актове.

За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG