

# Den Europæiske Unions Tidende

# L 329



Dansk udgave

## Retsforskrifter

56. årgang

10. december 2013

### Indhold

#### I Lovgivningsmæssige retsakter

##### DIREKTIVER

- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 <sup>(1)</sup>** ..... 1
- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/56/EU af 20. november 2013 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer for så vidt angår markedsføring af bærbare cadmiumholdige batterier og akkumulatorer, der er beregnet til anvendelse i batteridrevet håndværktøj, og af knapcellebatterier med lavt kviksølvindhold, og om ophævelse af Kommissionens beslutning 2009/603/EF <sup>(1)</sup>** ..... 5

#### II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

##### FORORDNINGER

- ★ **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1277/2013 af 9. december 2013 om tilladelse til at forhøje tilsætningsgrænsen for vin fra druer høstet i 2013 i visse vindyrkningsområder eller dele heraf** ..... 10
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1278/2013 af 9. december 2013 om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager ..... 13

Pris: 3 EUR

(Fortsættes på omslagets anden side)

<sup>(1)</sup> EØS-relevant tekst

# DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

## DIREKTIVER

- ★ Kommissionens direktiv 2013/60/EU af 27. november 2013 om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling, af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/67/EF om montering af lygter og lyssignaler på to- og trehjulede motordrevne køretøjer <sup>(1)</sup> ..... 15

## AFGØRELSE

- ★ Rådets afgørelse 2013/725/FUSP af 9. december 2013 om ændring og forlængelse af afgørelse 2012/173/FUSP om aktivering af EU-operationscentret til missionerne og operationen under den fælles sikkerheds- og forsvarspolitik på Afrikas Horn ..... 39

- ★ Rådets afgørelse 2013/726/FUSP af 9. december 2013 om støtte til UNSCR 2118 (2013) og OPCW's eksekutivråd EC-M-33/Dec 1 inden for rammerne af gennemførelsen af EU-strategien mod spredning af masseødelæggelsesvåben ..... 41

2013/727/EU:

- ★ Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 6. december 2013 om fastlæggelse af et skema til underretning om vedtagelsen af og om væsentlige ændringer i affaldshåndteringsplaner og affaldsforebyggelsesprogrammer (meddelt under nummer C(2013) 8641) <sup>(1)</sup> ..... 44



---

<sup>(1)</sup> EØS-relevant tekst

## I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

## DIREKTIVER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2013/54/EU

af 20. november 2013

**om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions  
funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de  
nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske  
og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionens indsats inden for søtransport sigter blandt andet på at forbedre arbejds- og levevilkårene om bord for søfarende, sikkerhed og sikring til søs og at forebygge forurening forårsaget af ulykker til søs.
- (2) Unionen er bekendt med, at de fleste ulykker til søs direkte skyldes menneskelige faktorer, navnlig træthed.
- (3) En af hovedmålsætningerne for Unionens politik for søfartssikkerhed er at få elimineret anvendelsen af skibe, der ikke overholder standarderne.
- (4) Den 23. februar 2006 vedtog Den Internationale Arbejdsorganisation med ønsket om at skabe et enkelt,

sammenhængende og ajourført instrument, der også omfatter de grundlæggende principper, der er knæsat i andre internationale arbejdskonventioner, konventionen af 2006 om søfarendes arbejdsforhold (MLC 2006).

- (5) I henhold til artikel VIII heri skal MLC 2006 træde i kraft 12 måneder efter den dato, hvor der er registreret ratifikationer af mindst 30 ILO-medlemsstater med en samlet andel af verdens bruttotonnage for skibe på 33 %. Denne betingelse blev opfyldt den 20. august 2012, og MLC 2006 trådte derfor i kraft den 20. august 2013.
- (6) Ved Rådets beslutning 2007/431/EF <sup>(3)</sup> fik medlemsstaterne bemyndigelse til at ratificere MLC 2006, og medlemsstaterne opfordres indtrængende til at ratificere den så hurtigt som muligt.
- (7) MLC 2006 fastlægger globale minimumstandards for at sikre alle søfarende ret til rimelige leve- og arbejdsvilkår uanset deres nationalitet og flaget på det skib, som de arbejder på, og for at skabe fælles spilleregler.
- (8) Forskellige dele af MLC 2006 indføres i særskilte EU-instrumenter med hensyn til både flagstatens og havnestatens ansvar. Målet med dette direktiv er at indføre visse bestemmelser om overholdelse og håndhævelse som omhandlet i afsnit 5 i MLC 2006, som vedrører de dele af MLC 2006, for hvilke de påkrævede bestemmelser om overholdelse og håndhævelse endnu ikke er vedtaget. Disse dele svarer til de elementer, der er angivet i bilaget til Rådets direktiv 2009/13/EF <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> EUT C 299 af 4.10.2012, s. 153.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 8.10.2013 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 15.11.2013.

<sup>(3)</sup> Rådets beslutning 2007/431/EF af 7. juni 2007 om bemyndigelse af medlemsstaterne til i Det Europæiske Fællesskabs interesse at ratificere Den Internationale Arbejdsorganisations 2006-konvention om søfarendes arbejdsstandarder (EUT L 161 af 22.6.2007, s. 63).

<sup>(4)</sup> Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 og ændring af direktiv 1999/63/EF (EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30).

- (9) Direktiv 2009/13/EF gennemfører den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 («aftalen»), der er knyttet som bilag dertil. Nærværende direktiv berører ikke direktiv 2009/13/EF og bør derfor sikre overholdelse af gunstigere bestemmelser i EU-retten i overensstemmelse med direktiv 2009/13/EF.
- (10) Selv om Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF <sup>(1)</sup> omhandler flagstatens ansvar ved at gennemføre den frivillige IMO-audit for medlemsstaterne i EU-lovgivningen og ved at indføre kvalitetscertificering af de nationale søfartsmyndigheder, vil et separat direktiv, som omhandler standarder for arbejdsforhold for søfarende, være mere hensigtsmæssigt og tydeligere afspejle de forskellige formål og procedurer uden at berøre direktiv 2009/21/EF.
- (11) Direktiv 2009/21/EF finder anvendelse på IMO-konventioner. Under alle omstændigheder kan medlemsstaterne udvikle, gennemføre og opretholde et kvalitetsstyrings-system for de operationelle dele af deres søfartsmyndigheders flagstatsrelaterede aktiviteter, der henhører under dette direktivs anvendelsesområde.
- (12) Medlemsstaterne bør sikre, de effektivt opfylder deres forpligtelser som flagstater med hensyn til gennemførelse af de relevante dele af MLC 2006 af skibe, der fører deres flag. Når en medlemsstat indfører et effektivt system til kontrolmekanismer, herunder inspektioner, kan den, når det er hensigtsmæssigt, give bemyndigelse til offentlige institutioner eller andre organisationer, jf. forskrift 5.1.2 i MLC 2006 og på konventionens betingelser.
- (13) I henhold til artikel 2, stk. 3, litra c), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1406/2002 <sup>(2)</sup> omfatter mandatet for Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed som en kerneopgave, at agenturet samarbejder med medlemsstaterne om, efter anmodning fra en medlemsstat, at tilvejebringe relevante oplysninger med henblik på at støtte kontrollen med anerkendte organisationer, som udfører opgaver på den medlemsstats vegne, uden at dette berører flagstatens rettigheder og forpligtelser.
- (14) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (15) Anvendelsen af dette direktiv bør under ingen omstændigheder føre til en forringelse af søfarendes nuværende beskyttelsesniveau i henhold til EU-retten —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### Artikel 1

##### Genstand

Dette direktiv fastlægger regler med henblik på at sikre, at medlemsstaterne effektivt opfylder deres forpligtelser som flagstater med hensyn til gennemførelsen af de relevante dele af MLC 2006. Dette direktiv berører ikke direktiv 2009/13/EF og 2009/21/EF og eventuelle højere standarder for søfarendes leve- og arbejdsvilkår fastsat deri.

#### Artikel 2

##### Definitioner

Ud over de relevante definitioner i bilaget til direktiv 2009/13/EF forstås i dette direktiv ved:

»de relevante dele af MLC 2006«: de dele af MLC 2006, hvis indhold kan anses for at svare til bestemmelserne i bilaget til direktiv 2009/13/EF.

#### Artikel 3

##### Kontrol med overholdelse

1. Medlemsstaterne sikrer, at der indføres effektive og hensigtsmæssige håndhævelses- og kontrolmekanismer, herunder inspektioner med de mellemrum, som er fastsat i MLC 2006, med henblik på at sikre, at leve- og arbejdsforholdene for søfarende på skibe, der fører deres flag, til stadighed opfylder kravene i de relevante dele af MLC 2006.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæiskagentur for søfartssikkerhed (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1).

2. Hvad angår skibe med en bruttotonnage under 200, som ikke sejler i international fart, kan medlemsstaterne i samråd med de relevante organisationer for redere og søfarende beslutte, jf. artikel II, stk. 6, i MLC 2006, at tilpasse kontrolmekanismerne, herunder inspektionerne, for at tage hensyn til de specifikke forhold, der gælder for disse skibe.

3. Medlemsstaterne kan når de opfylder deres forpligtelser i henhold til denne artikel om nødvendigt bemyndige offentlige institutioner eller andre organisationer, herunder i en anden medlemsstat med dennes samtykke, som de anerkender som havende tilstrækkelig kapacitet, kompetence og uafhængighed til at foretage inspektionerne. En medlemsstat forbliver under alle omstændigheder fuldt ansvarlig for inspektionen af de pågældende søfarendes leve- og arbejdsforhold på skibe, der fører den pågældende medlemsstats flag. Denne bestemmelse berører ikke Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF<sup>(1)</sup>.

4. Medlemsstaterne fastsætter klare mål og standarder for forvaltningen af deres inspektionssystemer samt passende overordnede procedurer for deres vurdering af, i hvilket omfang disse mål og standarder nås.

5. Hver medlemsstat sikrer, at søfarende om bord på skibe, der fører den pågældende medlemsstats flag, har adgang til en kopi af aftalen. Adgangen kan være elektronisk.

#### Artikel 4

##### Personale med ansvar for kontrol med overholdelse

1. Medlemsstaterne sikrer, at personale, herunder ansatte i de institutioner eller andre organisationer (»anerkendte organisationer« som defineret i MLC 2006), der er bemyndiget til at foretage inspektioner i overensstemmelse med artikel 3, stk. 3, og som har ansvaret for at kontrollere den korrekte gennemførelse af de relevante dele af MLC 2006, har den uddannelse, den kompetence, de referencerammer, den fulde retlige bemyndigelse, den status og den uafhængighed, der er nødvendig eller ønskelig for at kunne gennemføre denne kontrol og sikre overholdelse af de relevante dele af MLC 2006. Inspektører skal i overensstemmelse med MLC 2006 have beføjelse til om nødvendigt at tage skridt til at forbyde et skib at forlade havnen, før der er truffet de nødvendige foranstaltninger.

2. Alle bemyndigelser, der gives med hensyn til inspektioner, skal som minimum give den anerkendte organisation beføjelse til at kræve, at de mangler, som den konstaterer i de søfarendes leve- og arbejdsvilkår, udbedres, og til på anmodning af en havnestat at foretage inspektioner i denne henseende.

3. Hver medlemsstat indfører:

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 47).

a) et system til at sikre, at det arbejde, som de anerkendte organisationer udfører, hvilket omfatter fremlæggelse af oplysninger om alle gældende nationale love og forskrifter og relevante internationale instrumenter, er fyldestgørende, og

b) procedurer for kommunikation og tilsyn med disse organisationer.

4. Hver medlemsstat tilsender Det Internationale Arbejdsbureau en aktuel liste over alle anerkendte organisationer, der har bemyndigelse til at handle på dens vegne, og ajourfører denne liste. Listen skal angive, hvilke opgaver de anerkendte organisationer har bemyndigelse til at varetage.

#### Artikel 5

##### Procedurer for klager om bord, håndtering af klager og korrigerende foranstaltninger

1. Hver medlemsstat sikrer, at dens love eller forskrifter indeholder passende procedurer for klager om bord.

2. Hvis en medlemsstat modtager en klage, som den ikke anser for klart ubegrundet, eller får bevis for, at et skib, der fører dens flag, ikke opfylder kravene i de relevante dele af MLC 2006, eller at der er alvorlige mangler i dets gennemførelsesforanstaltninger, træffer medlemsstaten alle nødvendige foranstaltninger med henblik på at undersøge sagen og sikre, at der træffes de nødvendige foranstaltninger for at afhjælpe de konstaterede mangler.

3. Personale, der behandler eller bliver bekendt med klager, behandler kilden til klager over farer eller mangler vedrørende søfarendes leve- og arbejdsvilkår eller en overtrædelse af love eller forskrifter fortroligt og tilkendegiver ikke over for rederen, rederens repræsentant eller føreren af skibet, at en inspektion er foretaget som følge af en sådan klage.

#### Artikel 6

##### Rapporter

1. I de rapporter, som Kommissionen udarbejder i henhold til artikel 9 i direktiv 2009/21/EF, behandler den forhold, der henhører under nærværende direktivs anvendelsesområde.

2. Kommissionen forelægger senest den 31. december 2018 Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen og anvendelsen af forskrift 5.3 i MLC 2006 om ansvar i forbindelse med levering af arbejdskraft. Rapporten kan, hvis det er relevant, indeholde forslag til foranstaltninger til at forbedre leve- og arbejdsvilkårene i søfartssektoren.

*Artikel 7***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. marts 2015. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 8***Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 9***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 20. november 2013.

*På Europa-Parlamentets vegne*

M. SCHULZ

*Formand*

*På Rådets vegne*

V. LEŠKEVIČIUS

*Formand*

---

**Erklæring fra Kommissionen**

»Det er Kommissionens opfattelse, at titlen ikke afspejler direktivets anvendelsesområde på behørig vis.«

---

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2013/56/EU

af 20. november 2013

**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer for så vidt angår markedsføring af bærbare cadmiumholdige batterier og akkumulatorer, der er beregnet til anvendelse i batteridrevet håndværktøj, og af knapcellebatterier med lavt kviksølvindhold, og om ophævelse af Kommissionens beslutning 2009/603/EF**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions  
funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de  
nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske  
og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF <sup>(3)</sup> forbyder markedsføring af bærbare batterier og akkumulatorer med over 0,002 vægtprocent cadmium, herunder sådanne, som er indbygget i apparater. Bærbare batterier og akkumulatorer, der er beregnet til anvendelse i batteridrevet håndværktøj, er dog undtaget fra dette forbud.

(2) Kommissionen har taget denne undtagelse op til revision i overensstemmelse med artikel 4, stk. 4, i direktiv 2006/66/EF.

<sup>(1)</sup> EUT C 229 af 31.7.2012, s. 140.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 10.10.2013 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 15.11.2013.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF af 6. september 2006 om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer og om ophævelse af direktiv 91/157/EØF (EUT L 266 af 26.9.2006, s. 1).

(3) Denne revision er mundet ud i den konklusion, at for gradvis at mindske den mængde cadmium, der udledes i miljøet, bør forbuddet mod anvendelsen af cadmium udvides til at omfatte bærbare batterier og akkumulatorer, der er beregnet til anvendelse i batteridrevet håndværktøj, da der til sådanne anvendelser er egnede cadmiumfrie erstatninger tilgængelige på markedet, nemlig nikkelmetalhydrid- og lithiumionbatteriteknologier.

(4) Den eksisterende undtagelse for bærbare batterier og akkumulatorer, der er beregnet til anvendelse i batteridrevet håndværktøj, fra den pågældende anvendelse bør fortsat gælde indtil den 31. december 2016, således at genvindingsindustrien og forbrugerne gennem hele værdikæden har mulighed for yderligere at tilpasse sig til de relevante erstatningsteknologier på en ensartet måde i alle Unionens regioner.

(5) Direktiv 2006/66/EF forbyder markedsføring af alle batterier og akkumulatorer med over 0,0005 vægtprocent kviksølv, uanset om de er indbygget i apparater eller ej. Knapcellebatterier med højst 2 vægtprocent kviksølv er dog undtaget fra dette forbud. Unionens marked for knapcellebatterier oplever allerede et skift i retning af kviksølvfri batterier. Det er derfor hensigtsmæssigt at forbyde markedsføring af knapcellebatterier med over 0,0005 vægtprocent kviksølv.

(6) Som følge af Lissabontraktatens ikrafttrædelse bør de beføjelser, der er tillagt Kommissionen ved direktiv 2006/66/EF, tilpasses til artikel 290 og 291 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

(7) Med henblik på at supplere eller ændre direktiv 2006/66/EF bør Kommissionen delegeres beføjelse til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår kriterier for vurderingen af tilsvarende omstændigheder vedrørende håndtering og genvinding uden for Unionen, mærkning af kapaciteten af bærbare batterier og akkumulatorer og af bilbatterier og -akkumulatorer samt undtagelser fra mærkningskravene. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

- (8) Når det er hensigtsmæssigt, bør kravene til og formatet for registreringen af producenter være i overensstemmelse med de regler og det format for registrering, der er fastsat i henhold til artikel 16, stk. 3, i og bilag X, del A, til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/19/EU <sup>(1)</sup>.
- (9) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelse af direktiv 2006/66/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med hensyn til overgangsordninger for mindsteindsamlingsprocenter, en fælles metode til beregning af det årlige salg af bærbare batterier og akkumulatorer til slutbrugere, nærmere bestemmelser om beregning af genvindingseffektivitetssatser samt et spørgeskema eller en formular til brug for udformningen af nationale gennemførelsesrapporter. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 <sup>(2)</sup>.
- (10) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/12/EF <sup>(3)</sup> blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF <sup>(4)</sup> med virkning fra den 12. december 2010.
- (11) Direktiv 2006/66/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### Artikel 1

I direktiv 2006/66/EF foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Forbuddet i stk. 1, litra a), finder ikke anvendelse på knapceller med højst 2 vægtprocent kviksølv før den 1. oktober 2015.«

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/19/EU af 4. juli 2012 om affald af elektrisk og elektronisk udstyr (WEEE) (EUT L 197 af 24.7.2012, s. 38).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/12/EF af 5. april 2006 om affald (EUT L 114 af 27.4.2006, s. 9).

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3).

b) Stk. 3, litra c), affattes således:

»c) batteridrevet håndværktøj; denne undtagelse vedrørende batteridrevet håndværktøj anvendes indtil den 31. december 2016.«

c) Stk. 4 affattes således:

»4. Hvad angår knapcellebatterier til høreapparater tager Kommissionen den undtagelse, der er omhandlet i stk. 2, op til overvejelse og aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om tilgængeligheden af knapcellebatterier til høreapparater, som er i overensstemmelse med stk. 1, litra a), senest den 1. oktober 2014. Når det er berettiget på grund af manglende tilgængelighed af knapcellebatterier til høreapparater, som er i overensstemmelse med stk. 1, litra a), lader Kommissionen sin rapport ledsage af et passende forslag med henblik på forlænge den i stk. 2 omhandlede undtagelse for så vidt angår knapcellebatterier til høreapparater.«

2) Artikel 6, stk. 2, affattes således:

»2. Batterier og akkumulatorer, der ikke opfylder kravene i dette direktiv, men som er markedsført lovligt inden datoen for anvendelsen af de respektive forbud i artikel 4, kan fortsat markedsføres, så længe lager haves.«

3) Artikel 10, stk. 4, affattes således:

»4. Kommissionen kan ved gennemførelsesretsakter fastsætte overgangsordninger for at afhjælpe en medlemsstats vanskeligheder ved at opfylde kravene i stk. 2 som følge af særlige nationale forhold. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2.

For at sikre en ensartet anvendelse af denne artikel fastsætter Kommissionen ved gennemførelsesretsakter senest den 26. september 2007 en fælles metode til beregning af det årlige salg af bærbare batterier og akkumulatorer til slutbrugere. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2.«

4) Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

#### **Fjernelse af udtjente batterier og akkumulatorer**

Medlemsstaterne sikrer, at fabrikanten udformer apparater på en sådan måde, at udtjente batterier og akkumulatorer uden videre kan fjernes. Hvis de ikke let kan fjernes af slutbrugeren, sikrer medlemsstaterne, at fabrikanten udformer apparaterne på en sådan måde, at udtjente batterier og akkumulatorer let kan fjernes af kvalificerede fagfolk, som er uafhængige af fabrikanten. Apparater, hvori batterier og akkumulatorer er indbyggede, ledsages af en vejledning, der viser, hvordan disse batterier og akkumulatorer kan fjernes på en sikker måde enten af slutbrugeren eller af uafhængige kvalificerede fagfolk. Om nødvendigt skal vejledningen også oplyse slutbrugeren om arterne af det batteri eller den akkumulator, der er indbygget i apparatet.

Bestemmelserne i stk. 1 finder ikke anvendelse, når vedvarende elektricitetsforsyning er nødvendig af hensyn til sikkerheden eller ydeevnen eller af medicinske grunde eller for at bevare dataintegriteten, og en vedvarende forbindelse mellem apparatet og batteriet eller akkumulatoren er nødvendig.«

5) Artikel 12, stk. 6, affattes således:

»6. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter senest den 26. marts 2010 nærmere bestemmelser om beregning af genvindingseffektivitetssatser. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2.«

6) Artikel 12, stk. 7, udgår.

7) Artikel 15, stk. 3, affattes således:

»3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23a om fastsættelse af nærmere bestemmelser som supplement til bestemmelserne i nærværende artikels stk. 2, navnlig de deri omhandlede kriterier for vurdering af tilsvarende omstændigheder.«

8) Artikel 17 affattes således:

»Artikel 17

#### **Registrering**

Medlemsstaterne sikrer, at alle producenter registreres. Registrering underlægges de samme proceduremæssige krav i alle medlemsstaterne i overensstemmelse med bilag IV.«

9) Artikel 18, stk. 2, affattes således:

»2. Medlemsstaterne offentliggør udkastene til undtagelsesforanstaltninger, jf. stk. 1, og begrundelserne for disse og meddeler dem til Kommissionen og de andre medlemsstater.«

10) I artikel 21 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Medlemsstaterne sikrer, at kapaciteten for alle bærbare batterier og akkumulatorer og for bilbatterier og -akkumulatorer er anført på dem på en synlig, letlæselig og uudslettelig måde senest den 26. september 2009. Kommissionen tillægges beføjelse til senest den 26. marts 2009 at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23a om fastsættelse af nærmere bestemmelser som supplement til dette krav, herunder harmoniserede metoder til fastsættelse af kapacitet og hensigtsmæssig brug.«

b) Stk. 7 affattes således:

»7. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23a med henblik på at give undtagelser fra mærkningskravene i nærværende artikel. Som led i forberedelsen af sådanne delegerede retsakter hører Kommissionen de relevante interessenter, navnlig producenter, indsamlere, genvindings- og behandlingsvirksomheder samt miljø-, forbruger- og arbejdstagerorganisationer.«

11) Artikel 22, stk. 2, affattes således:

»2. Rapporterne udarbejdes på grundlag af et spørgeskema eller en formular. Kommissionen fastsætter ved gennemførelsesretsakter dette spørgeskema eller denne formular til disse rapporter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2. Spørgeskemaet eller formularen sendes til medlemsstaterne seks måneder før begyndelsen af den første rapporteringsperiode.«

## 12) Følgende artikel tilføjes:

»Artikel 23a

**Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 3, og artikel 21, stk. 2 og 7, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 30. december 2013. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 15, stk. 3, og artikel 21, stk. 2 og 7, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel, artikel 15, stk. 3, og artikel 21, stk. 2 og 7, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.»

## 13) Artikel 24 affattes således:

»Artikel 24

**Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 39 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF (\*). Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 (\*\*).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

(\*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3).

(\*\*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).«

## 14) Følgende bilag tilføjes:

»BILAG IV

Proceduremæssige krav til registrering

## 1. Krav til registrering

Producenter af batterier og akkumulatorer registreres enten på papir eller elektronisk hos de nationale myndigheder eller hos de af medlemsstaterne bemyndigede nationale producentansvarsorganisationer (i det følgende benævnt »registreringsorganer«).

Registreringsproceduren kan være en del af en anden producentregistreringsprocedure.

Producenter af batterier og akkumulatorer skal kun registreres én gang i en medlemsstat, når de første gang erhvervsmæssigt markedsfører batterier og akkumulatorer på denne medlemsstats marked, og de tildeles ved registrering et registreringsnummer.

## 2. Oplysninger fra producenterne

Producenter af batterier og akkumulatorer meddeler registreringsorganerne følgende oplysninger:

i) producentens navn og eventuelle varemærker, som producenten benytter i den pågældende medlemsstat

ii) producentens adresse(r): postnummer og sted, gadenavn og -nummer, land, URL, telefonnummer samt i givet fald producentens kontaktperson, telefaxnummer og e-mail-adresse

iii) angivelse af den type batterier og akkumulatorer, som producenten markedsfører: bærbare batterier og akkumulatorer, industribatterier og -akkumulatorer eller bilbatterier og -akkumulatorer

iv) oplysninger om, hvordan producenten opfylder betingelserne: individuelt eller kollektivt

v) registreringsansøgningens dato

vi) producentens nationale identifikationskode, herunder producentens europæiske momsnummer eller nationale momsnummer (valgfrit)

vii) erklæring om, at de meddelte oplysninger er sandfærdige.

Ved registrering efter punkt 1, andet afsnit, er producenter af batterier og akkumulatorer ikke forpligtet til at meddele andre oplysninger end dem, der er anført i nr. i)-vii).

### 3. Registreringsgebyrer

Registreringsorganer må kun opkræve registreringsgebyrer, der er omkostningsbaserede og rimelige.

Registreringsorganer, der opkræver registreringsgebyrer, skal underrette de kompetente nationale myndigheder om, hvordan de beregner gebyrerne.

### 4. Ændring af registreringsoplysninger

Medlemsstaterne sikrer, at producenterne, hvis de oplysninger, som de har meddelt i henhold til punkt 2, nr. i)-vii), ændres, underretter det relevante registreringsorgan herom senest en måned efter ændringen.

### 5. Afregistrering

Hvis en producent ophører med at være producent i en medlemsstat, skal producenten afregistreres ved at underrette det relevante registreringsorgan herom.»

## Artikel 2

### Ophævelse af Kommissionens beslutning 2009/603/EF

Kommissionens beslutning 2009/603/EF <sup>(1)</sup> ophæves med virkning fra den 1. juli 2015.

## Artikel 3

### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktivs artikel 1 senest den 1. juli 2015. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste love og administrative bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

## Artikel 4

### Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

## Artikel 5

### Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 20. november 2013.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

V. LEŠKEVIČIUS

Formand

<sup>(1)</sup> Kommissionens beslutning 2009/603/EF af 5. august 2009 om betingelserne for registrering af producenter af batterier og akkumulatorer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF (EUT L 206 af 8.8.2009, s. 13).

## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## KOMMISSIONENS Gennemførelsesforordning (EU) Nr. 1277/2013

af 9. december 2013

**om tilladelse til at forhøje tilsætningsgrænsen for vin fra druer høstet i 2013 i visse vindyrkningsområder eller dele heraf**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) <sup>(1)</sup>, særlig artikel 121, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til afsnit A, punkt 3, i bilag XVa til forordning (EF) nr. 1234/2007 kan medlemsstaterne anmode om, at grænserne for forhøjelse af alkoholindholdet udtrykt i volumen (tilsætning) for vin forhøjes med indtil 0,5 % i år med usædvanligt ugunstige vejrforhold.
- (2) Tjekkiet, Tyskland, Frankrig, Kroatien, Luxembourg, Ungarn, Østrig og Slovakiet har anmodet om sådanne forhøjelser af tilsætningsgrænserne for vin fra druer høstet i 2013, idet vejrforholdene i vækstsæsonen var usædvanligt ugunstige. Tjekkiet, Tyskland, Kroatien, Luxembourg, Ungarn, Østrig og Slovakiet har indgivet en sådan anmodning for alle deres vindyrkningsområder, mens Frankrig har indgivet en anmodning for visse kommuner i departementet Gironde.
- (3) På grund af de usædvanligt dårlige vejrforhold i 2013 kan der med de grænser for forhøjelse af det naturlige alkoholindhold, der er fastsat i afsnit A, punkt 2, i bilag XVa til forordning (EF) nr. 1234/2007, ikke fremstilles vin med et sådant totalt alkoholindhold i visse vindyrkningsområder eller dele heraf, som der normalt ville være efterspørgsel efter.
- (4) Under henvisning til formålet med bilag XVa til forordning (EF) nr. 1234/2007, nemlig at modvirke og

begrænse tilsætning til vin, og idet der tages hensyn til undtagelsens usædvanlige art, som fremgår af bilagets afsnit A, punkt 3, gives der kun tilladelse til at forhøje tilsætningsgrænserne for vin i vindyrkningsområder eller dele heraf, der er påvirket af usædvanligt ugunstige vejrforhold. Derfor gives der kun tilladelse til et begrænset antal kommuner i departementet Gironde i Frankrig, der har været udsat for sådanne vejrforhold.

- (5) Derfor er det hensigtsmæssigt at give tilladelse til at forhøje tilsætningsgrænserne for vin fra druer høstet i 2013 i vindyrkningsområder i Tjekkiet, Tyskland, Frankrig, Kroatien, Luxembourg, Ungarn, Østrig og Slovakiet eller dele heraf.
- (6) De i denne forordning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for den Fælles Markedsordning for Landbrugsprodukter —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

## Artikel 1

Uanset afsnit A, punkt 2, i bilag XVa til forordning (EF) nr. 1234/2007 må forhøjelsen af det naturlige alkoholindhold udtrykt i volumen i friske druer, der er høstet i 2013, druemost, delvis gæret druemost, ung ikke-færdiggæret vin og vin fremstillet af druer høstet i 2013 i de vindyrkningsområder eller dele heraf, der er angivet i bilaget til nærværende forordning, ikke overstige:

- a) 3,5 % vol. i vindyrkningszone A, som omhandlet i tillægget til bilag XIb til forordning (EF) nr. 1234/2007
- b) 2,5 % vol. i vindyrkningszone B, som omhandlet i tillægget til bilag XIb til forordning (EF) nr. 1234/2007
- c) 2,0 % vol. i vindyrkningszone C I og C II, som omhandlet i tillægget til bilag XIb til forordning (EF) nr. 1234/2007.

<sup>(1)</sup> EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. december 2013.

*På Kommissionens vegne*

José Manuel BARROSO

*Formand*

---

## BILAG

**Vindyrkningszoner eller dele heraf, hvor der i henhold til artikel 1 er givet tilladelse til en forhøjelse af tilsætningsgrænsen**

| Medlemsstat            | Vindyrkningsområder eller dele heraf (vindyrkningszone)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Den Tjekkiske Republik | Alle vindyrkningsområder (zone A og B)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Tyskland               | Alle vindyrkningsområder (zone A og B)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Frankrig               | Kommuner i departementet 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, Gardégan-et-Tourtirac, Grézillac, Guillac, Haux, La Brède, Langoiran, Lestiac-sur-Garonne, Lugaigac, Mouillac, Moullets-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-Blaigac, 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 og Virelade (zone C I) |
| Kroatien               | Alle vindyrkningsområder (zone B, C I og C II)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Luxembourg             | Alle vindyrkningsområder (zone A)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Ungarn                 | Alle vindyrkningsområder (zone C I)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Østrig                 | Alle vindyrkningsområder (zone B)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Slovakiet              | Alle vindyrkningsområder (zone B og C I)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 1278/2013****af 9. december 2013****om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) <sup>(1)</sup>,

under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 af 7. juni 2011 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 for så vidt angår frugt og grøntsager og forarbejdede frugter og grøntsager <sup>(2)</sup>, særlig artikel 136, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 fastsættes der på basis af resultatet af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguay-runden kriterier for

Kommissionens fastsættelse af faste importværdier for tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i del A i bilag XVI til nævnte forordning.

- (2) Der beregnes hver arbejdsdag en fast importværdi i henhold til artikel 136, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 under hensyntagen til varierende daglige data. Derfor bør nærværende forordning træde i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

De faste importværdier som omhandlet i artikel 136 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 fastsættes i bilaget til nærværende forordning.

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. december 2013.

*På Kommissionens vegne  
For formanden*

Jerzy PLEWA

*Generaldirektør for landbrug  
og udvikling af landdistrikter*

<sup>(1)</sup> EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 157 af 15.6.2011, s. 1.

## BILAG

## Faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

| (EUR/100 kg)                                      |                                |                  |
|---------------------------------------------------|--------------------------------|------------------|
| KN-kode                                           | Tredjelandskode <sup>(1)</sup> | Fast importværdi |
| 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             |
|                                                   | ZZ                             | 97,1             |
| 0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70,<br>0805 20 90 | TR                             | 66,3             |
|                                                   | ZZ                             | 66,3             |
| 0805 50 10                                        | TR                             | 70,1             |
|                                                   | ZZ                             | 70,1             |
| 0808 10 80                                        | BA                             | 42,7             |
|                                                   | MK                             | 36,9             |
|                                                   | NZ                             | 160,5            |
|                                                   | US                             | 165,4            |
|                                                   | ZA                             | 199,9            |
|                                                   | ZZ                             | 121,1            |
| 0808 30 90                                        | TR                             | 130,9            |
|                                                   | US                             | 211,2            |
|                                                   | ZZ                             | 171,1            |

<sup>(1)</sup> Landefortegnelse fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1833/2006 (EUT L 354 af 14.12.2006, s. 19). Koden »ZZ« = »anden oprindelse«.

# DIREKTIVER

## KOMMISSIONENS DIREKTIV 2013/60/EU

af 27. november 2013

**om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling, af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/67/EF om montering af lygter og lyssignaler på to- og trehjulede motordrevne køretøjer**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF af 17. juni 1997 om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer <sup>(1)</sup>, særlig artikel 7,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer <sup>(2)</sup>, særlig artikel 17,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/67/EF af 13. juli 2009 om montering af lygter og lyssignaler på to- og trehjulede motordrevne køretøjer <sup>(3)</sup>, særlig artikel 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionen er en kontraherende part i overenskomsten under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter («Overenskomst af 1958, som revideret» <sup>(4)</sup>). Med henblik på at forenkle EU-lovgivningen om typegodkendelse i tråd med anbefalingerne i den endelige rapport med titlen »CARS 21: En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede« vil det være hensigtsmæssigt at ændre EU's direktiver ved indarbejdelse i EU-retten og anvendelse af supplerende FN/ECE-regulativer i den

gældende lovgivning om typegodkendelse af køretøjer i klasse L uden at reducere beskyttelsesniveauet. For at mindske den administrative byrde, der er forbundet med godkendelsesprocedurerne, bør køretøjsfabrikanterne have ret til at søge typegodkendelse i henhold til de relevante FN/ECE-regulativer, der er nævnt i artikel 1 i dette direktiv.

- (2) I overgangsperioden indtil den dato, hvor FN/ECE-regulativ nr. 41 om motorcyklers støjemissioner <sup>(5)</sup> gøres obligatorisk ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler <sup>(6)</sup>, er det hensigtsmæssigt, at forskrifterne vedrørende støj for motorcykler i kapitel 9 i direktiv 97/24/EF og i fjerde ændringsserie til FN/ECE-regulativ nr. 41, herunder de støjgrænser, der er anført i bilag 6 til dette FN/ECE-regulativ, anses for at være ækvivalente for så vidt angår nye køretøjstyper.

- (3) I betragtning af det uforholdsmæssigt høje emissionsniveau af kulbrinter og kulilte fra køretøjer i klasse L1e, L2e og L6e (to- og trehjulede knallerter og lette quadricykler) er det hensigtsmæssigt at revidere miljøprøvningsstype I (udstødningsemissioner efter koldstart) ved at inddrage emissionsmålinger direkte efter koldstart for dermed bedre at afspejle den faktiske anvendelse og den betragtelige andel af de forurenende emissioner, der produceres direkte efter koldstart, mens motoren bliver varm. Ændringerne i laboratorieprøvningsproceduren for emissioner bør afspejles i de administrative bestemmelser, navnlig ændringerne vedrørende angivelserne på typeattesten og bilaget med prøvningsresultater i direktiv 2002/24/EF.

- (4) For at sikre lige vilkår for alle fabrikanter og af hensyn til lige miljøpræstationer for køretøjer i klasse L1e, L2e og L6e for så vidt angår emissioner af krumtaphusgasser er det også hensigtsmæssigt at kræve, at køretøjets fabrikant, når denne ansøger om en ny typegodkendelse,

<sup>(1)</sup> EFT L 226 af 18.8.1997, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1.

<sup>(3)</sup> EUT L 222 af 25.8.2009, s. 1.

<sup>(4)</sup> EFT L 346 af 17.12.1997, s. 81.

<sup>(5)</sup> EUT L 317 af 14.11.2012, s. 1.

<sup>(6)</sup> EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52.

udtrykkeligt angiver, at der for disse køretøjsklasser ikke afgives emissioner fra krumtaphusets gasventilationssystem, hvilket indebærer, at krumtaphuset er forseglet korrekt, og at der ikke udledes krumtaphusgasser direkte til den omgivende atmosfære i hele køretøjets levetid.

- (5) For at være konsekvent med hensyn til FN/ECE-forskrifterne for montering af lygter og lysanlæg for køretøjer i klasse L og forbedre disses synlighed bør nye køretøjstyper i disse køretøjsklasser udstyres med lygter, som tænder automatisk i overensstemmelse med FN/ECE-regulativ nr. 74 (L1e-køretøjer) <sup>(1)</sup> og 53 (L3e-motorcykler) <sup>(2)</sup>, eller med særlige kørelys, som opfylder de relevante krav i FN/ECE-regulativ nr. 87 <sup>(3)</sup>. For alle andre underklasser af køretøjer i klasse L skal der monteres automatisk tænding af belysningen eller, efter fabrikanstens valg, særlige kørelys, der tænder automatisk.
- (6) Dette direktiv bør udtrykkeligt indføre Euronormen for køretøjer i klasse L1e, L2e og L6e, der henhører under anvendelsesområdet for direktiv 2002/24/EF. For typeattester for køretøjer med en emissionsgodkendelse i henhold til tidligere gældende bestemmelser bør det fortsat være tilladt at angive Euronormen på frivillig basis.
- (7) Foranstaltningerne i dette direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Tilpasning til den Tekniske Udvikling.
- (8) For at gøre det muligt, at medlemsstaterne vedtager de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv inden for den frist, der er fastsat heri, bør direktivet træde i kraft dagen efter offentliggørelsen —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### Artikel 1

I direktiv 97/24/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 4, stk. 1, i direktiv 97/24/EF affattes således:

»1. I overensstemmelse med artikel 11 i direktiv 2002/24/EF anerkendes det, at forskrifterne i kapitel 1 (dæk), kapitel 2 (lygter og lyssignaler), kapitel 4 (førerspejle), bilag III til kapitel 9 (forskrifter for motorcyklers tilladte støjniveau og udstødningssystemer) og kapitel 11 (sikkerhedsseler) i bilagene til nærværende direktiv er ækvivalente med forskrifterne i FN/ECE-regulativ nr. 30 <sup>(1)</sup>, 54 <sup>(2)</sup>, 64 <sup>(3)</sup> og 75 <sup>(4)</sup> vedrørende dæk, nr. 3 <sup>(5)</sup>, 19 <sup>(6)</sup>, 20 <sup>(7)</sup>, 37 <sup>(8)</sup>, 38 <sup>(9)</sup>, 50 <sup>(10)</sup>, 53 <sup>(11)</sup>, 56 <sup>(12)</sup>, 57 <sup>(13)</sup>, 72 <sup>(14)</sup>, 74 <sup>(15)</sup> og 82 <sup>(16)</sup> vedrørende lygter og lyssignaler, nr. 81 <sup>(17)</sup>

vedrørende førerspejle, nr. 16 <sup>(18)</sup> vedrørende sikkerhedsseler og nr. 41 <sup>(19)</sup> vedrørende støjemissioner fra motorcykler.

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

- 2) Bilag I, II og IV til kapitel 5 i direktiv 5/97/EF ændres som angivet i bilag I til nærværende direktiv.

#### Artikel 2

Bilag IV og VII til direktiv 2002/24/EF ændres som angivet i bilag II til nærværende direktiv.

#### Artikel 3

Bilag I-VI til direktiv 2009/67/EF ændres som angivet i bilag III til nærværende direktiv.

#### Artikel 4

1. Med virkning fra den 1. juli 2014 skal medlemsstaterne af grunde vedrørende begrænsning af luftforurening og funktionel sikkerhed nægte at meddele EF-typegodkendelse for nye typer af to- og trehjulede motordrevne køretøjer, som ikke opfylder kravene i direktiv 2002/24/EF og 97/24/EF som ændret ved nærværende direktiv.

2. Med virkning fra den 1. juli 2014 udstedes der typeattester for køretøjer, der opfylder bestemmelserne i direktiv 97/24/EF som ændret ved punkt 1 i bilag II til nærværende direktiv.

#### Artikel 5

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. juni 2014. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

<sup>(1)</sup> EUT L 166 af 18.6.2013, s. 88.

<sup>(2)</sup> EUT L 166 af 18.6.2013, s. 55.

<sup>(3)</sup> EUT L 164 af 30.6.2013, s. 46.

*Artikel 6*

Dette direktiv træder i kraft på dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 7*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. november 2013.

*På Kommissionens vegne*

José Manuel BARROSO

*Formand*

---

## BILAG I

I bilag I, II og IV til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF foretages følgende ændringer:

1) I bilag I til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF foretages følgende ændringer:

a) Punkt 2.2 til 2.2.1.2.2 affattes således:

»2.2. **Beskrivelse af prøvningerne**

2.2.1. Køretøjer i klasse L1e, L2e eller L6e, der er i overensstemmelse med Euro 3-emissionsgrænserne, underkastes type I- og type II-prøvning som beskrevet i det følgende.

2.2.1.1. Type I-prøvning (den gennemsnitlige emission af forurenende luftarter i byområder med tæt trafik efter koldstart)

2.2.1.1.1. Prøvningskøretøjet anbringes i en funktionsprøvestand med bremse og svinghjul. Følgende prøvningsprocedure udføres:

2.2.1.1.1.1. En kold prøvningsfase 1 med en samlet varighed på 448 sek., bestående af fire elementære cyklusser, gennemføres uden afbrydelse.

2.2.1.1.1.2. En varm prøvningsfase 2 skal så hurtigt som muligt følge den kolde prøvningsfase 1 og have en varighed på i alt 448 sek. og bestå af fire elementære cyklusser. Den varme prøvningsfase 2 gennemføres uden afbrydelser.

2.2.1.1.1.3. Hver enkelt elementær cyklus i den kolde prøvningsfase 1 eller i den varme prøvningsfase 2 består af syv prøveafsnit (tomgang, acceleration, konstant hastighed, deceleration, stationær tilstand, tomgang). I både den kolde og den varme prøvningsfase fortyndes udstødningsgasserne med frisk luft for at sikre, at blandingens volumen hastighed er konstant.

2.2.1.1.1.4. Type I-prøvningen:

2.2.1.1.1.4.1. Der opsamles en kontinuerlig strøm af prøver af blandingen af udstødningsgas og fortyndingsluft i sæk nr. 1 under den kolde fase 1. Der opsamles en kontinuerlig strøm af prøver af blandingen af udstødningsgas og fortyndingsluft i en separat sæk nr. 2 under den varme fase 2. Koncentrationerne af kulilte, kulbrinter i alt, kvælstofoxider og kulveile i sæk nr. 1 og sæk nr. 2 bestemmes særskilt.

2.2.1.1.1.4.2. Det samlede volumen af blandingen i hver sæk måles og lægges sammen for at få det samlede volumen i sækkene.

2.2.1.1.1.4.3. Ved afslutning af hver prøvningsfase bestemmes den faktisk tilbagelagte afstand ved hjælp af omdrejningstælleren på prøvestandens ruller.

2.2.1.1.2. Prøvningen gennemføres efter den i tillæg 1 beskrevne fremgangsmåde. Gasserne indsamles og analyseres efter de fastlagte metoder.

2.2.1.1.3. Prøvningen gennemføres tre gange, dog med forbehold af det i punkt 2.2.1.1.4 anførte. Ved hver prøvning skal den målte masse af kulilte, kulbrinter og kvælstofoxider være mindre end Euro 3-grænserne i nedenstående tabel.

2.2.1.1.3.1.

Tabel 1

**Euro 3-emissionsgrænserne for køretøjer i klasse L1e, L2e, L6e**

| Typegodkendelse og produktionens overensstemmelse |                             |
|---------------------------------------------------|-----------------------------|
| CO (g/km)                                         | HC + NO <sub>x</sub> (g/km) |
| L <sub>1</sub>                                    | L <sub>2</sub>              |
| 1 <sup>(1)</sup>                                  | 1,2                         |

<sup>(1)</sup> Grænseværdien for CO er 3,5 g/km for trehjulede knallerter (L2e) og lette quadricykler (L6e).

2.2.1.1.3.2. Et af de tre opnåede resultater for hvert af ovennævnte forurenende stoffer kan overskride grænseværdien foreskrevet for den pågældende knallerttype med højst 10 %, forudsat at det aritmetiske gennemsnit af de tre resultater ligger under den foreskrevne grænseværdi. Overskrides de anførte grænseværdier for flere forurenende stoffer, er det ligegyldigt, om dette sker under samme prøvning eller ved forskellige prøvninger.

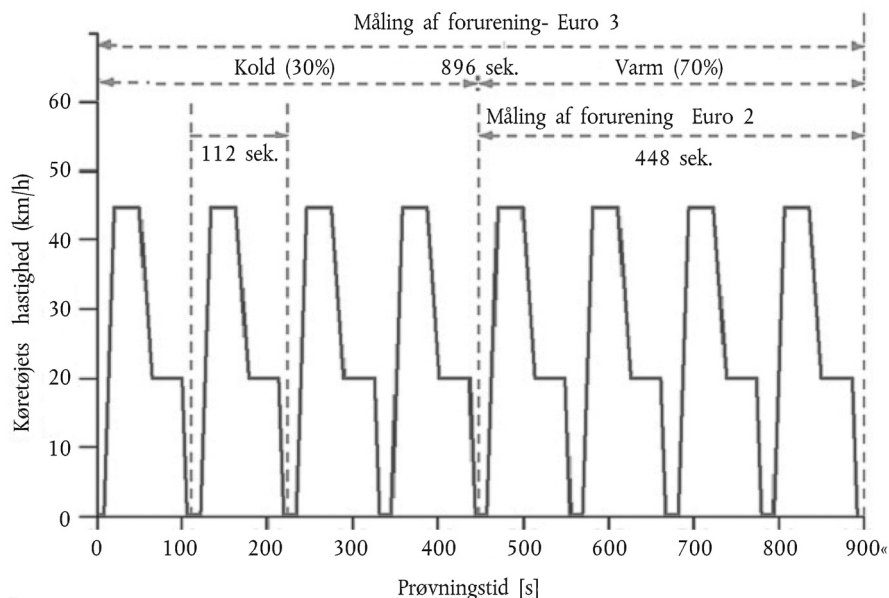
- 2.2.1.1.4. Antallet af prøvninger, der er foreskrevet i punkt 2.2.1.1.3, kan nedsættes under nedenstående forudsætninger, idet  $V_1$  betegner resultatet af den første prøvning og  $V_2$  resultatet af den anden prøvning for hvert af de forurenende stoffer, der er anført i dette punkt.
- 2.2.1.1.4.1. Kun én prøvning kræves, hvis  $V_1 \leq 0,70$  L for alle de pågældende forurenende stoffer.
- 2.2.1.1.4.2. Kun to prøvninger kræves, hvis  $V_1 \leq 0,85$  L for alle de pågældende forurenende stoffer, og hvis for mindst ét forurenende stof  $V_1 > 0,70$  L. For hvert af de pågældende forurenende stoffer skal det desuden gælde, at  $V_2$  skal være af en størrelse, således at  $V_1 + V_2 < 1,70$  L og  $V_2 < L$ .
- 2.2.1.1.5. Et køretøj i klasse L1e, L2e eller L6e, der overholder Euro 3-grænserne i forbindelse med type I-prøvningen som fastsat i punkt 2.2.1.1.3.1 og type I-prøvningskravene som fastsat i dette bilag skal godkendes som værende i overensstemmelse med kravene i Euro 3.
- 2.2.1.2. Type II-prøvning (emissioner af kulilte og uforbrændte kulbrinter ved tomgang).
- 2.2.1.2.1. Massen af kulilte og massen af uforbrændte kulbrinter i emissionerne fra motoren i tomgang måles i ét minut.
- 2.2.1.2.2. Denne prøvning gennemføres efter den i tillæg 2 beskrevne fremgangsmåde.
- b) I bilag I affattes punkt 4.2 til 4.2.3 således:
- »4.2. **Udstyr til opsamling af gassen**
- Anordningen til opsamling af gas skal omfatte nedenstående komponenter (se undertillæg 2 og 3):
- 4.2.1. en anordning, som opsamler al den under prøvningen afgivne udstødningsgas, samtidig med at der opretholdes atmosfæretryk ved afgang fra knallertens udstødningsrør
- 4.2.2. et tilslutningsrør, som forbinder anordningen til gasopsamling med anordningen til udtagning af gasprøver. Tilslutningsrøret og opsamlingssystemet skal være af rustfrit stål eller et andet materiale, som ikke ændrer sammensætningen af den opsamlede gas og er modstandsdygtigt over for gassens temperatur
- 4.2.3. en anordning til indsugning af fortyndede gasser. Denne anordning skal sikre, at den indsugede mængde er konstant og tilstrækkelig stor til, at alle udstødningsgasserne indsuges»
- c) I bilag I affattes punkt 4.2.4 til 4.2.8 således:
- »4.2.4. en sonde, der er fastgjort udvendigt på anordningen til gasopsamling; sonden skal ved hjælp af en pumpe, et filter og et flowmeter med konstant volumen hastighed udtage en prøve af fortyndingsluften under hele prøvningen
- 4.2.5. en sonde rettet mod den fortyndede gasstrøm: sonden skal, om nødvendigt ved hjælp af et filter, et flowmeter og en pumpe, med konstant volumen hastighed udtage en prøve under hele prøvningen. Den minimale gasstrøm i ovennævnte prøveudtagningssystemer skal være mindst 150 l/h
- 4.2.6. trevejshaner på ovennævnte prøveudtagningskredse, med hvilke prøveudtagningsstrømmen enten kan ledes til atmosfæren eller til de respektive opsamlingssække under prøvningen
- 4.2.7. tætte sække til opsamling af blandingen af udstødningsgas og fortyndingsluft. Sækkene skal være upåvirkelige af de pågældende forurenende stoffer og have tilstrækkelig kapacitet til, at den normale prøveudtagningsstrøm ikke afbrydes. Der skal være mindst én særskilt opsamlingssæk (sæk nr. 1) til den kolde prøvningsfase 1 og en særskilt opsamlingssæk (sæk nr. 2) til den varme prøvningsfase 2.
- 4.2.7.1. Sækkene skal have automatisk lukning og skal hurtigt kunne tilsluttes tætsluttende, dels til prøveudtagningssystemet, dels til analysekredsen efter prøvningen.

- 4.2.7.1.1. Lukkeanordningen på sæk nr. 1 skal lukke efter 448 sek. efter begyndelsen af type I-prøvningen.
- 4.2.7.1.2. Lukkeanordningen på sæk nr. 2 skal åbne umiddelbart efter lukningen af sæk nr. 1 og lukke igen 896 sekunder efter starten på type I-prøvningen.
- 4.2.8. Der skal være mulighed for måling af det samlede gasvolumen, som gennemstrømmer opsamlingsanordningen under prøvningen. Systemet til fortynding af udstødningsgas skal være i overensstemmelse med kravene i bilag 2 til kapitel 6 i bilag I til FN/ECE-regulativ nr. 83.

4.2.9.

Figur 1

**Prøveudtagning af emissioner ud fra Euro 3 sammenlignet med Euro 2 for et køretøj i klasse L1e, L2e eller L6e**



d) I tillæg 1 indsættes følgende som punkt 4.3.3:

- »4.3.3. Analyseudstyret skal uafhængigt kunne måle blandingen af udstødningsgas og fortyndingsluft opsamlet i sæk nr. 1 og 2.«

e) I tillæg 1 affattes punkt 5.4 til 5.4.3 således:

»5.4. **Forberedelse af prøvningskøretøjet**

- 5.4.1. Prøvningskøretøjets dæktryk skal være det af fabrikanten angivne til normal kørsel på vej. Er rullernes diameter imidlertid mindre end 500 mm, kan dæktrykket øges med 30-50 %.
- 5.4.2. Brændstoftanken(ene) tømmes gennem aftapningshullet(-erne) og fyldes med det i bilag IV specificerede prøvningsbrændstof.
- 5.4.3. Prøvningskøretøjet skal flyttes til prøvningsområdet og følgende aktiviteter udføres:«

f) I tillæg 1 indsættes følgende som punkt 5.4.3.1 til 5.4.3.5:

- »5.4.3.1. Prøvningskøretøjet køres eller skubbes op på en funktionsprøvestand og gennemgår den i punkt 2.1. fastsatte prøvningscyklus. Prøvningskøretøjet behøver ikke at være koldt, og det kan anvendes til at indstille funktionsprøvestanden.
- 5.4.3.2. Belastningen af det drivende hjul må højst afvige  $\pm 3$  kg fra belastningen ved normal kørsel på vej med en fører, som vejer  $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$ , og som sidder opret på køretøjet.
- 5.4.3.3. Prøvekørsler over den punkt 2.1 fastsatte prøvningscyklus kan udføres på prøvningsstedet, forudsat at der ikke udtages emissionsprøver, for at bestemme det minimale gasspjæld, der er nødvendigt for at opretholde det korrekte forhold mellem hastighed og tid.

- 5.4.3.4. Inden køretøjet henstilles i stilstandsområde med henblik på måling af fordampningstab, skal det gennemgås fire på hinanden følgende driftscyklusser som anført i punkt 2.1, hver af en varighed på 112 sekunder. Denne forberedende prøvecyklus udføres med dynamometerindstillingen i punkt 5.1 og 5.2. Måling af udstødningsemissioner er ikke påkrævet ved denne forberedende prøvningscyklus.
- 5.4.3.5. Senest fem minutter efter afslutningen af forberedelsen skal prøvningskøretøjet fjernes fra dynamometeret og køres eller skubbes til stilstandsområdet og parkeres der. Omgivelsestemperaturen i stilstandsområdet skal fastholdes ved  $298\text{ K} \pm 5\text{ K}$ . Køretøjet opbevares i mindst 6 timer og højst 36 timer inden koldstart-type I-prøvning eller indtil motorolietemperaturen  $T_{\text{Oil}}$ , kølemiddeltemperaturen  $T_{\text{Coolant}}$  eller temperaturen ved tændrørsboringen  $T_{\text{SP}}$  (kun for luftkølede motorer) er lig med lufttemperaturen i stilstandsområdet. I prøvningsrapporten skal det angives, hvilke af kriterierne der er valgt.»
- g) I tillæg 1 affattes punkt 7.1 til 7.1.3 således:
- »7.1. **Prøveudtagning**
- 7.1.1. Udtagningen af gasprøver begynder, så snart prøvningen begynder som nævnt i punkt 6.2.2.
- 7.1.2. Sæk nr. 1 og 2 lukkes hermetisk efter den i punkt 4.2.7.1 anførte lukningssekvens. De må ikke tilsluttes i kolde prøvningsfase 1 eller den varme prøvningsfase 2.
- 7.1.3. Ved afslutningen af den sidste cyklus lukkes systemet til opsamling af fortyndet udstødningsgas og af fortyndingsluft, og den af motoren frembragte gas ledes ud i atmosfæren.»
- h) I tillæg 1 affattes punkt 7.2.4 således:
- »7.2.4. Koncentrationerne af HC, CO og  $\text{NO}_x$  samt  $\text{CO}_2$  i prøverne med fortyndet udstødningsgas og i sækkene med indsamlet fortyndingsluft bestemmes på grundlag af de af apparatet viste eller optegnede værdier, idet de relevante kalibreringskurver benyttes.»
- i) I tillæg 1 affattes punkt 8 til 8.4.1 således:
- »8. BESTEMMELSE AF MÆNGDEN AF EMITTEREDE FORURENENDE LUFTARTER
- 8.1. Masserne af  $\text{CO}_2$  og forurenende stoffer CO, HC,  $\text{NO}_x$  bestemmes særskilt for sæk nr. 1 og 2 i overensstemmelse med punkt 8.2 til 8.6.
- 8.2. Massen af kulilte, der emitteres under prøvningen, bestemmes ved hjælp af formlen:
- $$CO_m = V \cdot d_{\text{CO}} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$
- hvor:
- 8.2.1.  $CO_m$  er mængden af kulilte, der er emitteret under prøvningen, i g/km, som skal beregnes særskilt for hver fase
- 8.2.2.  $S_x$  er den faktisk tilbagelagte afstand beregnet som det totale antal omdrejninger, aflæst på omdrejningstælleren, ganget med rullens omkreds. Distancen måles i km
- hvor:
- $X = 1$  for kold fase 1
- $X = 2$  for varm fase 2
- 8.2.3.  $d_{\text{CO}}$  er massefylden af kulilte ved  $273,2\text{ K}$  ( $0\text{ °C}$ ) og  $101,3\text{ kPa}$  ( $= 1,250 \cdot 10^3\text{ g/m}^3$ )
- 8.2.4.  $CO_c$  er den volumetriske koncentration i millionte dele (ppm) af kulilte i den fortyndede gas, korrigeret for indholdet af forurenende stoffer i fortyndingsluften:

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

hvor:

- 8.2.4.1.  $\text{CO}_e$  er kuliltekoncentrationen i ppm i prøven af fortyndet gas opsamlet i sæk  $S_a$
- 8.2.4.2.  $\text{CO}_d$  er kuliltekoncentrationen i ppm i prøven af fortyndingsluft opsamlet i sæk  $S_a$
- 8.2.4.3. DF er den koefficient, der er defineret i punkt 8.6.
- 8.2.5. V er volumen, udtrykt i  $\text{m}^3/\text{fase}$ , af de fortyndede gasser ved referencetemperaturen 273,2 K (0 °C) og referencetrykket 101,3 kPa:

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

hvor:

- 8.2.5.1.  $V_0$  er det af pumpen  $P_1$  transporterede gasvolumen pr. omdrejning, udtrykt i  $\text{m}^3/\text{omdr.}$  Dette volumen afhænger af trykforskellen mellem pumpens suge- og trykside
- 8.2.5.2. N er antallet af omdrejninger gennemført af pumpen  $P_1$  i løbet af de fire elementære prøvningscyklusser for hver fase
- 8.2.5.3.  $P_a$  er atmosfæretrykket i kPa
- 8.2.5.4.  $P_i$  er gennemsnitsværdien af undertrykket i indgangstværsnittet af pumpen  $P_1$  i kPa
- 8.2.5.5.  $T_p$  (°C) er værdien af temperaturen af de fortyndede gasser, målt i indgangstværsnittet af pumpen  $P_1$
- 8.3. Massen af uforbrændte kulbrinter, der emitteres fra knallertens udstødning under prøvningen beregnes således:

$$\text{HC}_m = V \cdot d_{\text{HC}} \cdot \frac{\text{HC}_c}{10^6}$$

hvor:

- 8.3.1.  $\text{HC}_m$  er mængden af kulbrinter, der er emitteret under prøvningen, i g, som skal beregnes særskilt for hver fase
- 8.3.2.  $S_X$  er den tilbagelagte afstand som defineret i punkt 8.2.2
- 8.3.3.  $d_{\text{HC}}$  er massefylden af kulbrinterne ved temperaturen 273,2 K (0 °C) og trykket 101,3 kPa (for benzin (E5) ( $\text{C}_1\text{H}_{1,89}\text{O}_{0,016}$ )) (= 631  $\text{g}/\text{m}^3$ )
- 8.3.4.  $\text{HC}_c$  er koncentrationen af de fortyndede gasser udtrykt som ppm kulstofækvivalenter og korrigeret for fortyndingsluft:

$$\text{HC}_c = \text{HC}_e - \text{HC}_d \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DF}}\right)$$

hvor:

- 8.3.4.1.  $\text{HC}_e$  er kulbrintekoncentrationen i prøven af fortyndede gasser opsamlet i sæk  $S_a$ , udtrykt som ppm kulstofækvivalenter
- 8.3.4.2.  $\text{HC}_d$  er kulbrintekoncentrationen i prøven af fortyndingsluft opsamlet i sæk  $S_b$ , udtrykt som ppm kulstofækvivalenter
- 8.3.4.3. DF er den koefficient, der er defineret i punkt 8.6.
- 8.3.5. V er rumfanget defineret i 8.2.5.

- 8.4. Massen af kvælstofoxider, der emitteres fra knallertens udstødning under prøvningen, beregnes ved hjælp af formlen:

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

hvor:

- 8.4.1.  $NO_{xm}$  er mængden af kvælstofoxider, der er emitteret under prøvningen, i g, som skal beregnes særskilt for hver fase»

j) I tillæg 1 indsættes følgende som punkt 8.4.2 til 8.6.3:

- »8.4.2.  $S_X$  er den tilbagelagte afstand som defineret i punkt 8.2.2

- 8.4.3.  $d_{NO_2}$  er massefylden af kvælstofoxider i udstødningsgassen, beregnet som kvælstofdioxidækvivalenter ved temperaturen 273 K (0 °C) og trykket 101,3 kPa (= 2,050 103 g/m<sup>3</sup>)

- 8.4.4.  $NO_{xc}$  er koncentrationen i ppm af kvælstofoxider i den fortyndede gas, korigeret for fortyndingsluft:

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

hvor:

- 8.4.4.1.  $NO_{xe}$  er koncentrationen i ppm af kvælstofoxider i prøven af fortyndet gas opsamlet i sæk  $S_a$

- 8.4.4.2.  $NO_{xd}$  er koncentrationen i ppm af kvælstofoxider i prøven af fortyndingsluft opsamlet i sæk  $S_b$

- 8.4.4.3. DF er den koefficient, der er defineret i punkt 8.6.

- 8.4.5.  $K_h$  er korrektionsfaktoren for luftfugtighed:

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

hvor:

- 8.4.5.1. H er den absolutte fugtighed i g vand pr. kg tør luft (g/kg):

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

hvor:

- 8.4.5.1.1. U er fugtighedsprocenten

- 8.4.5.1.2.  $P_d$  er mættet vanddampstryk ved afprøvningstemperaturen, i kPa

- 8.4.5.1.3.  $P_a$  er atmosfæretrykket i kPa.

- 8.4.6. V er rumfanget defineret i 8.2.5.

- 8.5. Kuldioxid (CO<sub>2</sub>)

Massen af kuldioxid, der emitteres fra knallertens udstødning under prøvningen beregnes således:

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

hvor:

- 8.5.1.  $CO_{2m}$  er mængden af kuldioxid, der er emitteret under prøvningen, i g, som skal beregnes særskilt for hver fase
- 8.5.2.  $S_X$  er den tilbagelagte afstand som defineret i punkt 8.2.2
- 8.5.3.  $V$  er rumfanget defineret i 8.2.5
- 8.5.4.  $d_{CO_2}$  er massefylden af kuldioxid ved temperaturen 273,2 K (0 °C) og trykket 101,3 kPa,  $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$
- 8.5.5.  $CO_{2c}$  er koncentrationen af de fortyndede gasser udtrykt som procent kuldioxidækvivalenter og korrigeret for fortyndingsluft:

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

hvor:

- 8.5.5.1.  $CO_{2e}$  er kuldioxidkoncentrationen i prøven af fortyndede gasser opsamlet i sæk(kene)  $S_A$ , udtrykt som procent
- 8.5.5.2.  $CO_{2d}$  er kuldioxidkoncentrationen i prøven af fortyndingsluft opsamlet i sæk(kene)  $S_B$ , udtrykt som procent
- 8.5.5.3.  $DF$  er den koefficient, der er defineret i punkt 8.6.
- 8.6.  $DF$  er følgende koefficient:

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

hvor:

- 8.6.1.  $C_{CO_2}$  = koncentrationen af  $CO_2$  i den fortyndede udstødningsgas indeholdt i opsamlingssækkene, udtrykt i volumenprocent
- 8.6.2.  $C_{HC}$  = koncentration af HC i den fortyndede udstødningsgas indeholdt i opsamlingssækkene, udtrykt i ppm kulstofækvivalenter
- 8.6.3.  $C_{CO}$  = koncentrationen af CO i den fortyndede udstødningsgas indeholdt i opsamlingssækkene, udtrykt i ppm.«

k) I tillæg 1 affattes punkt 9 således:

»9. Præsentation af prøvningsresultater

Resultatet (gennemsnittet) af den kolde fase betegnes  $R_{X1}$  (i g), resultatet (gennemsnittet) af den varme fase betegnes  $R_{X2}$  (i g). Ved hjælp af disse emissionsresultater beregnes resultatet af den endelige type I-prøvning (i g/km) ved følgende ligning:

$$R_x = \frac{(R_{X\_Cold} \cdot 0,3 + R_{X\_Warm} \cdot 0,7)}{S_T} \text{ i g/km}$$

hvor:

$X = HC, CO, NO_x$  eller  $CO_2$

$R_{HC\_Cold} = HC_{mass\_cold\_phase\_1}$  (i g) og  $R_{HC\_Warm} = HC_{mass\_warm\_phase\_2}$  (i g), jf. formlen i punkt 8.3

$R_{CO\_Cold} = CO_{mass\_cold\_phase\_1}$  (i g) og  $R_{CO\_Warm} = CO_{mass\_warm\_phase\_2}$  (i g), jf. formlen i punkt 8.2

$R_{NOx\_Cold} = NOx_{mass\_cold\_phase\_1}$  (i g) og  $R_{NOx\_Warm} = NOx_{mass\_warm\_phase\_2}$  (i g), jf. formlen i punkt 8.4

$R_{CO2\_Cold} = CO_{2mass\_cold\_phase\_1}$  (i g) og  $R_{CO2\_Warm} = CO_{2mass\_warm\_phase\_2}$  (i g), jf. formlen i punkt 8.5

$S_T$ : samlet prøvningsdistance =  $S_1 + S_2$  effektivt kørt af prøvningskøretøjet L1e, L2e eller L6e i kold fase 1 og varm fase 2 af hele prøvningscyklussen.»

l) I tillæg 1 tilføjes følgende som punkt 10.:

»10. Brændstofforbrug

Brændstofforbruget beregnes ved hjælp af prøvningsresultaterne fra punkt 9 således:

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

hvor:

FC = brændstofforbruget i liter pr. 100 km

D = prøvningsbrændstoffets massefylde i kg/l ved 288,2 K (15 °C).»;

m) Som tillæg 3 indsættes:

»Tillæg 3

#### **Emissioner af krumtaphusgasser og fortolkning af prøvningsresultaterne for CO<sub>2</sub>-udledning og brændstofforbrug**

1. Der må ikke være emissioner af krumtaphusgasser på typegodkendte køretøjer i klasse L1e, L2e og L6e. Der må ikke udledes emissioner fra krumtaphuset direkte til den omgivende atmosfære fra noget køretøj i klasse L i hele dets levetid.
2. Fortolkning af type I-prøvningsresultater for CO<sub>2</sub>-udledningen og brændstofforbruget for køretøjer i klasse L1e, L2e og L6e.
  - 2.1. De værdier for CO<sub>2</sub>-udledning og brændstofforbrug, der anvendes som typegodkendelsesværdier, skal være som angivet af fabrikanten, forudsat at de ikke overskrides med mere end fire procent af værdien målt af den tekniske tjeneste. Den målte værdi kan være lavere uden nogen begrænsninger.
  - 2.2. Hvis den målte værdi for CO<sub>2</sub>-udledning og brændstofforbrug overstiger de af fabrikanten angivne værdier for CO<sub>2</sub>-udledning og brændstofforbrug med mere end 4 procent, gennemføres endnu en prøvning på det samme køretøj.
  - 2.3. Hvis gennemsnittet af de to prøvningsresultater ikke overstiger fabrikantens erklærede værdi med mere end 4 procent, anvendes den værdi, der er oplyst af fabrikanten, som typegodkendelsesværdien.
  - 2.4. Hvis gennemsnittet af de to testresultater stadig overstiger den angivne værdi med mere end 4 procent, gennemføres en endelig prøvning på det samme køretøj. Gennemsnittet af de tre prøvningsresultater tages som typegodkendelsesværdien.»

2) I bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF affattes punkt 2.2.1.1.7 således:

»2.2.1.1.7. De registrerede data indføres i de pågældende afsnit af det dokument, som er omhandlet i bilag VII til direktiv 2002/24/EF. Det relevante Euro-trin indføres i punkt 46.2 i bilag IV til direktiv 2002/24/EF i overensstemmelse med reglerne i fodnoten til dette punkt.«;

3) Bilag IV til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF affattes således:

»BILAG IV

#### **SPECIFIKATIONER FOR REFERENCEBRÆNDSTOFFER**

Referencebrændstofferne benzin (E5) og diesel (B5) angives i overensstemmelse med del A i bilag IX til Kommissionens forordning (EF) Nr. 692/2008 (\*).

(\*) EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1.»

## BILAG II

1) I bilag IV og VII til direktiv 2002/24/EF foretages følgende ændringer:

a) I bilag IV til direktiv 2002/24/EF affattes punkt 46 således:

»46. Udstødningsgassens indhold <sup>(11)</sup>

46.1. Euro-trin: ..... (1, 2, eller 3) <sup>(12)</sup>

46.2. Type I-prøvning: CO: ..... g/km HC: ..... g/km NO<sub>x</sub> ..... g/km HC + NO<sub>x</sub>: ..... g/km <sup>(13)</sup>

46.3. Type II-prøvning: CO <sup>(13)</sup>: ..... g/min HC <sup>(13)</sup>: ..... g/min

CO <sup>(14)</sup>: ..... vol. %

Synlig luftforurening forårsaget af motor med kompressionstænding:

korregeret værdi af absorptionskoefficient: ..... m<sup>-1</sup>«

b) Fodnote 12, 13 og 14 indsættes i bilag IV til direktiv 2002/24/EF:

»<sup>(12)</sup> Afhængigt af nummeret på det relevante direktiv og den seneste ændringsretsakt, som finder anvendelse på godkendelsen, bestemmes overensstemmelsen med Euro-trin 1, 2 eller 3 i overensstemmelse med følgende regler:

Angivelse af Euro-trin, hvis den godkendende myndighed ønsker dette, for godkendelser meddelt før datoen: 11. december 2013

I forbindelse med tabellen i punkt 2.2.1.1.3 i bilag I til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF er overensstemmelse med den første række af grænseværdier ensbetydende med overensstemmelse med »Euro 1«-trinnet, og overensstemmelse med den anden række af grænseværdier er ensbetydende med overensstemmelse med »Euro 2«-trinnet.

Fuld overensstemmelse med bilag I til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF, som omfatter overensstemmelse med »Euro 2«-trinnet, kombineret med prøvningsmetoden som anført i bilag I til Kommissionens direktiv 2013/60/EU (EUT L 329 af 10.12.2013, s. 15), er ensbetydende med overensstemmelse med »Euro 3«-trinnet.

I tabel 2.2.1.1.5 i bilag II til kapitel 5 i direktiv 97/24/EF er overensstemmelse med:

— rækkerne af grænseværdier i del A i tabel 2.2.1.1.5 vedrørende kategori I (< 150 cm<sup>3</sup>) og kategori II (≥ 150 cm<sup>3</sup>) ensbetydende med overensstemmelse med »Euro 2«-trinnet

— rækkerne af grænseværdier i del B i tabel 2.2.1.1.5 vedrørende kategori I (< 150 cm<sup>3</sup>) og kategori II (≥ 150 cm<sup>3</sup>) ensbetydende med overensstemmelse med »Euro 3«-trinnet

— rækkerne af grænseværdier i del C i tabel 2.2.1.1.5 vedrørende kategori I (v<sub>max</sub> < 130 km/h) og kategori II (v<sub>max</sub> ≥ 130 km/h) ensbetydende med overensstemmelse med »Euro 3«-trinnet.

<sup>(13)</sup> Kun for køretøjer i klasse L1e, L2e og L6e, der opfylder bestemmelserne i direktiv 97/24/EF som ændret ved direktiv 2013/60/EU.

<sup>(14)</sup> For køretøjer i klasse L, som er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 1 i direktiv 2002/24/EF, undtagen køretøjer i klasse L1e, L2e og L6e.«

2) I bilag VII til direktiv 2002/24/EF foretages følgende ændringer:

a) Punkt 2 til 2.2 erstattes af følgende:

»2. Resultater af emissionsprøvningen

Nummeret på det relevante direktiv og dets ændringsretsakter, der finder anvendelse på typegodkendelsen. For et direktiv, der gennemføres i to eller flere etaper, anføres ligeledes gennemførelsesfase og Euro-trin:

Variant/version: .....

Euro-trin <sup>(1)</sup>: .....

## 2.1. Type I-prøvning

CO: ..... g/km

HC <sup>(3)</sup>: ..... g/kmNO<sub>x</sub> <sup>(3)</sup>: ..... g/kmHC + NO<sub>x</sub> <sup>(2)</sup>: ..... g/kmCO<sub>2</sub> <sup>(2)</sup>: ..... g/kmBrændstofforbrug <sup>(2)</sup>: ..... l/100km

## 2.2. Type II

CO (g/min) <sup>(2)</sup> .....HC (g/min) <sup>(2)</sup> .....CO (vol. %) <sup>(3)</sup> ved normal tomgangshastighed .....Angiv tomgangshastigheden <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>: .....CO (vol. %) <sup>(3)</sup> ved høj tomgangshastighed .....Angiv tomgangshastigheden <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>: .....Motorolietemperatur <sup>(3)</sup> <sup>(5)</sup>: .....«

b) I fodnoterne i bilag VII til direktiv 2002/24/EF foretages følgende ændringer:

»<sup>(1)</sup> Se fodnote 12 i bilag IV.<sup>(2)</sup> Kun for køretøjer i klasse L1e, L2e og L6e.<sup>(3)</sup> For køretøjer i klasse L, som er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 1 i direktiv 2002/24/EF, undtagen køretøjer i klasse L1e, L2e og L6e.<sup>(4)</sup> Angiv måletolerance.<sup>(5)</sup> Gælder kun for firetaktsmotorer.«

---

## BILAG III

I bilag I-VI til direktiv 2009/67/EF foretages følgende ændringer:

1) Bilagsfortegnelsen ændres som følger:

- a) Henvisninger til tillæg 1 og 2 til bilag II udgår.
- b) Henvisninger til tillæg 1 og 2 til bilag IV udgår.

2) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) I del A indsættes følgende som punkt 16 til 18:

»16. *kørelyslygte*

en fremadrettet lygte, der skal gøre køretøjet lettere synligt under kørsel i dagslys

17. *stop/start-system*

automatisk stop og start af motoren for at reducere omfanget af tomgang og dermed brændstofforbrug, forurening og CO<sub>2</sub>-emissioner

18. *køretøjets hovedkontakt*

den anordning, hvormed køretøjets indbyggede elektroniske system bringes fra at være slukket, som når køretøjet er parkeret uden fører, til normal driftsfunktion.«

b) Del B, punkt 10, affattes således:

»10. De elektriske forbindelser skal være således udført, at positionslys, eller hvis positionslys ikke findes, nærlys, baglygte og nummerpladebelysning kun kan tændes og slukkes samlet.

Køretøjerne skal være udstyret med enten:

- kørelyslygter eller
- nærlyslygter, som automatisk tændes, når køretøjets hovedkontakt er blevet aktiveret.«

c) Del B, punkt 11, affattes således:

»11. Medmindre andet foreskrives, skal de elektriske forbindelser være således udført, at fjernlys, nærlys og tågeforlygter kun kan tændes, hvis de lygter, der er omhandlet i det første afsnit af punkt 10, ligeledes er tændt. Denne forskrift gælder imidlertid hverken fjernlyslygter eller nærlyslygter, når disse anvendes som advarsels-signal i form af lysblink med korte mellemrum, enten med nær- eller fjernlys eller med nær- og fjernlys skiftevis«

d) I del B indsættes følgende som punkt 15 til 17:

»15. Køretøjer i klasse L1e og L3e kan være forsynet med ekstra bagudvendende refleksanordninger og siderefleksanordninger samt reflekterende materialer bagtil og i siderne, forudsat at disse ikke forringer effektiviteten af de obligatoriske lygter og lyssignaler. Navnlige bagagebokse og sidetasker kan være udstyret med reflekterende materialer, forudsat at disse er af samme farve som belysningsanordningen på det pågældende sted.

16. Intet køretøj må være udstyret med supplerende lyskilder, der udsender lys, der kan ses direkte og/eller indirekte under normale kørselsforhold, bortset fra lyskilder, der tjener til belysning af betjeningsorganer, kontrolanordninger og -indikatorer eller kabine.

17. I tilfælde, hvor aktivering af automatisk tænding af forlygte eller kørelyslygte er knyttet til drift af en motor, skal dette fortolkes som knyttet til aktivering af hovedkontakten. Dette gælder navnlig for køretøjer med elektriske eller andre alternative fremdriftssystemer og køretøjer udstyret med motorer med automatisk stop/start-system.«

3) I bilag II foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1 til 1.2 erstattes af følgende:

»1. Køretøjer i klasse L1e skal opfylde alle de relevante krav i FN/ECE-regulativ Nr. 74. Køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på  $\leq 25$  km/h skal opfylde alle de relevante krav, som er foreskrevet for køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på  $> 25$  km/h.

- 1.1. Køretøjer i klasse L1e skal, medmindre andet foreskrives for køretøjer i denne klasse, være forsynet med en belysningsanordning til bagnummerplade.
- 1.2. Medmindre andet foreskrives i FN/ECE-regulativ nr. 74, kan køretøjer i klasse L1e udstyres med kørelyslygte, som aktiveres automatisk — i stedet automatisk tændt forlygte — og som opfylder kravene i punkt 6.15 til 6.15.7. i bilag III.»
- b) Tillæg 1 og 2 udgår.
- c) Tillæg 3 bliver til tillæg 1, og henvisninger hertil i bilagsfortegnelsen ændres i overensstemmelse hermed.
- d) Tillæg 4 bliver til tillæg 2, og henvisninger hertil i bilagsfortegnelsen ændres i overensstemmelse hermed.
- e) I tillæg 2 indsættes følgende som punkt 5.7:
- »5.7. Bagnummerpladelygte«
- f) I tillæg 2 affattes punkt 6.3 således:
- »6.3. Kørelyslygte: ja/nej (\*)«
- 4) I bilag III foretages følgende ændringer:
- a) Følgende indsættes som punkt 1.8:
- »1.8. bagnummerpladelygte.«
- b) Punkt 2.3 affattes således:
- »2.3. kørelyslygte«
- c) Punkt 6.1.10 affattes således:
- »6.1.10. Tilslutningskontrol: obligatorisk, hvis forlygte til fjernlys er monteret i (blå, ikke blinkende kontrollampe).«
- d) Følgende indsættes som punkt 6.1.11:
- »6.1.11. Andre forskrifter:
- fjernlyslygter på køretøjer, der typisk krænger i forbindelse med sving, kan udstyres med et system til indstilling af horisontalt fald (HIAS) som defineret i punkt 2.25 i FN/ECE-regulativ nr. 53, forudsat at alle relevante bestemmelser i nævnte regulativ, som gælder for systemer til indstilling af horisontalt fald er opfyldt
  - den samlede værdi af den maksimale intensitet for alle fjernlyslygter, som kan aktiveres på samme tid, må ikke overstige 430 000 cd, svarende til en referenceværdi på 100.«
- e) Punkt 6.2.3.1 affattes således:
- »6.2.3.1. I bredden:
- en enkelt uafhængig nærlyslygte kan monteres over, under eller ved siden af en anden forlygte. Anbringes lygterne over hinanden, skal nærlyslygtens referencecentrum være placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Anbringes lygterne ved siden af hinanden, skal deres referencecentre være symmetriske omkring køretøjets midterplan i længderetningen
  - en enkelt uafhængig nærlyslygte, som er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at nærlyslygtens referencecentrum er placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Hvis køretøjet imidlertid er monteret med en anden forlygte ved siden af nærlyslygten, skal referencecentre for de to lygter være symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen
  - to nærlyslygter, af hvilke ingen, den ene eller de begge er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at deres referencecentre er symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen
  - hvis der findes to nærlyslygter, må den tværgående afstand mellem de udvendige kanter af de lysemitterende flader og afgrænsningen af køretøjets største bredde ikke være større end 400 mm.«
- f) Punkt 6.2.11 affattes således:
- »6.2.11. Andre forskrifter:
- nærlyslygter på køretøjer, der typisk krænger i forbindelse med sving, kan udstyres med et system til indstilling af horisontalt fald (HIAS) som defineret i punkt 2.25 i FN/ECE-regulativ nr. 53, forudsat at alle relevante bestemmelser i nævnte regulativ, som gælder for systemer til indstilling af horisontalt fald er opfyldt

- nærløyslygter, for hvilke det laveste punkt på den lysemitterende flade er 0,8 m eller mindre over jorden, skal indstilles til et indledende fald på mellem -1,0 % og -1,5 %. Den præcise værdi kan angives af fabrikanten
- nærløyslygter, for hvilke det laveste punkt på den lysemitterende flade er mellem 0,8 m og 1,0 m over jorden, skal indstilles til et indledende fald på mellem -1,0 % og -2,0 %. Den præcise værdi kan angives af fabrikanten
- nærløyslygter, for hvilke det laveste punkt på den lysemitterende flade er 1,0 m eller mere over jorden, skal indstilles til et indledende fald på mellem -1,5 % og -2,0 %. Den præcise værdi kan angives af fabrikanten
- for nærløyslygter med en lyskilde med en objektiv lysstrøm på ikke over 2 000 lumen og et indledende fald på mellem -1,0 % og -1,5 %, skal det vertikale fald forblive på mellem -0,5 % og -2,5 % under alle belastningsforhold. Hvis det indledende fald er indstillet til mellem -1,5 % og -2,0 %, skal det vertikale fald være mellem -1,0 % og -3,0 %. En anordning til justering udefra kan anvendes til opfyldelse af kravene, forudsat at der ikke kræves andre redskaber end dem, der leveres med køretøjet
- for nærløyslygter med en lyskilde med en objektiv lysstrøm på over 2 000 lumen og et indledende fald på mellem -1,0 % og -1,5 %, skal det vertikale fald forblive på mellem -0,5 % og -2,5 % under alle belastningsforhold. Hvis det indledende fald er indstillet til mellem -1,5 % og -2,0 %, skal det vertikale fald være mellem -1,0 % og -3,0 %. Der kan anvendes et lygteindstillingssystem til opfyldelse af kravene i dette punkt, hvis det er fuldstændig automatisk, og responstiden er mindre end 30 sekunder.»

g) Følgende indsættes som punkt 6.2.11.1:

»6.2.11.1. Prøvningsbetingelser:

- kravene vedrørende fald i punkt 6.2.11 kontrolleres under følgende betingelser:
  - køretøjet med dets masse i køreklar stand og med en masse på 75 kg, der simulerer føreren
  - køretøjet fuldt lastet med massen fordelt med henblik på opnåelse af maksimalt akseltryk som angivet af fabrikanten for denne belastningstilstand
  - køretøjet med en masse på 75 kg, der simulerer føreren, og desuden lastet op til den maksimale tilladelige bagakselbelastning som angivet af fabrikanten; forakselbelastningen skal dog i dette tilfælde være så lav som muligt.
- før hver måling skal køretøjet røkkes tre gange og derefter flyttes frem og tilbage, svarende til mindst en fuldstændig hjulomdrejning.»

h) Punkt 6.4.1 affattes således:

»6.4.1. Antal:

- en eller to i tilfælde af køretøjer med en største bredde på 1 300 mm
- to i tilfælde af køretøjer med en største bredde på over 1 300 mm
- yderligere en stoplygte i kategori S3 eller S4 (dvs. centralt og højt placeret stoplygte) kan monteres, hvis alle relevante krav i FN/ECE-regulativ nr. 48, som gælder for montering af sådanne stoplygter på køretøjer i klasse M1, er opfyldt.»

i) Punkt 6.5.3.1 affattes således:

»6.5.3.1. I bredden:

- en enkelt uafhængig positionslygte kan monteres over, under eller ved siden af en anden forlygte. Anbringes lygterne over hinanden, skal positionslygtens referencecentrum være placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Anbringes lygterne ved siden af hinanden, skal deres referencecentre være symmetriske omkring køretøjets midterplan i længderetningen
- en enkelt uafhængig positionslygte, som er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at dens referencecentrum er placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Hvis køretøjet imidlertid er monteret med en anden forlygte ved siden af positionslygten, skal referencecentre for de to lygter være symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen

- to positionslygter, af hvilke ingen, den ene eller de begge er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at deres referencecentre er symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen
- hvis der findes to positionslygter, må den tværgående afstand mellem de udvendige kanter af de lysemitterende flader og afgrænsningen af køretøjets største bredde ikke være større end 400 mm.«

j) Punkt 6.6.3.1 affattes således:

»6.6.3.1. I bredden:

- en enkelt baglygte skal være monteret således på køretøjet, at referencecentret for baglygten er placeret i køretøjets midterplan i længderetningen.
- to baglygter skal være monteret således på køretøjet, at referencecentrene for baglygterne er symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen.
- på køretøjer med to baghjul og en største bredde, der overstiger 1 300 mm, må den tværgående afstand mellem de udvendige kanter af de lysemitterende flader og afgrænsningen af køretøjets største bredde ikke være større end 400 mm.«

k) Punkt 6.7.3.1 affattes således:

»6.7.3.1. I bredden:

- hvis der findes en enkelt bagudvendende refleksanordning, skal denne være monteret på køretøjet på en sådan måde, at dens referencecentrum er placeret i køretøjets midterplan i længderetningen
- hvis der findes to bagudvendende refleksanordninger, skal disse være monteret på en sådan måde, at deres referencecentre er symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen
- hvis der findes to bagudvendende refleksanordninger, må den tværgående afstand mellem de udvendige kanter af de lysemitterende flader og afgrænsningen af køretøjets største bredde ikke være større end 400 mm.«

l) Følgende indsættes som punkt 6.15. til 6.15.7:

»6.15. Kørelsylygte

6.15.1. Antal:

- en eller to i tilfælde af køretøjer med en største bredde på 1 300 mm
- to i tilfælde af køretøjer med en største bredde på over 1 300 mm.

6.15.2. Arrangement:

- ingen specifikke krav.

6.15.3. Placering:

6.15.3.1. I bredden:

- en enkelt uafhængig kørelsylygte kan monteres over, under eller ved siden af en anden forlygte. Anbringes lygterne over hinanden, skal kørelsylygtens referencecentrum være placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Anbringes lygterne ved siden af hinanden, skal deres referencecentre være symmetriske omkring køretøjets midterplan i længderetningen
- en enkelt uafhængig kørelsylygte, som er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at dens referencecentrum er placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Hvis køretøjet imidlertid er monteret med en anden forlygte ved siden af kørelsylygten, skal referencecentrene for de to lygter være symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen
- to kørelsylygter, af hvilke ingen, den ene eller de begge er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at deres referencecentre er symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen
- de indvendige kanter af de lysemitterende flader skal være mindst 500 mm fra hinanden i tilfælde af køretøjer med en største bredde på over 1 300 mm.

6.15.3.2. I højden:

- mindst 250 mm og højst 1 500 mm over jorden.

6.15.3.3. I længden:

- foran på køretøjet. Denne forskrift skal anses for overholdt, såfremt det udsendte lys ikke er til gene for føreren, hvilket gælder såvel direkte som indirekte gennem førerspejle og/eller andre reflekterende overflader på køretøjet.

## 6.15.3.4. Afstand:

- hvis afstanden mellem forblinklygten og kørelysglygten er lig med eller under 40 mm, skal den elektriske forbindelse af kørelysglygten i den pågældende side af køretøjet være udført således, at:
  - den slukkes, eller
  - dens lysintensitet nedsættes til et niveau, der ikke overstiger 140 cd

i hele den periode (både ON-cyklus og OFF-cyklus), hvor den pågældende forreste retningsviserblinklygte er aktiveret.

## 6.15.4. Synlighedsvinkler:

- $\alpha = 10^\circ$  opad og  $10^\circ$  nedad
- $\beta = 20^\circ$  til venstre og til højre, såfremt der er enkelt kørelysglygte
- $\beta = 20^\circ$  udad og  $20^\circ$  indad, såfremt der er to kørelysglygter.

## 6.15.5. Orientering:

- fremad; kan være drejelig, afhængig af styrebevægelserne af et styr.

## 6.15.6. Elektriske forbindelser:

- alle kørelysglygter skal lyse, når hovedkontakten aktiveres. De kan dog være slukkede under følgende betingelser:
  - automatgearet er i parkeringsposition (P),
  - parkeringsbremsen er aktiveret, eller
  - forud for at køretøjet bringes i bevægelse første gang efter enhver manuel aktivering af hovedkontakten og køretøjets fremdriftssystem
- kørelysglygter må gerne kunne slukkes manuelt. Dette må imidlertid kun være muligt, når køretøjets hastighed ikke overskrider 10 km/h. Lygterne skal automatisk tændes igen, når køretøjets hastighed kommer op på over 10 km/h, eller når køretøjet har bevæget sig mere end 100 m
- kørelysglygter skal automatisk slukkes, når:
  - køretøjet slukkes ved hjælp af hovedkontakten,
  - tågeforlygterne tændes,
  - forlygterne tændes, undtagen når de anvendes til at give korte advarselsblink, samt
- ved et omgivende lysniveau på under 1 000 lux, hvor hastigheden stadig er let læselig på køretøjets speedometer (f.eks. når speedometerbelysningen altid er tændt), og køretøjet ikke er udstyret med en ikke-blinkende grøn kontrollampe i overensstemmelse med punkt 6.5.9 eller en særlig grøn tilslutningskontrol for kørelysglygten angivet med det relevante symbol. I sådanne tilfælde skal nærlysets forlygter og de lygter, der kræves i punkt 11 i bilag I, afsnit B, automatisk tændes samtidigt inden for to sekunder efter, at det omgivende lysniveau er faldet til under 1 000 lux. Hvis det omgivende lysniveau når op på mindst 7 000 lux, skal kørelysglygterne automatisk tændes igen, mens nærlysglygterne og de lygter, der kræves i punkt 11 i bilag I, afsnit B, skal slukkes samtidigt inden for fem til 300 sekunder (dvs. at der kræves fuldt automatisk skifte af belysning, hvis føreren ingen synlige indikationer eller incitament har til at aktivere normal belysning, når det er mørkt).

## 6.15.7. Tilslutningskontrol:

- tilladt.

m) I tillæg 4 indsættes følgende som punkt 5.8:

»5.8. Bagnummerpladelygte.«

n) I tillæg 4 affattes punkt 6.4 således:

»6.4. Kørelysglygte: ja/nej (\*)«

## 5) I bilag IV foretages følgende ændringer:

## a) Punkt 1 affattes således:

»1. Køretøjer i klasse L3e skal opfylde alle de relevante krav i FN/ECE-regulativ Nr. 53, med undtagelse af punkt 5.14.9.«

## b) Tillæg 1 og 2 udgår.

## c) Tillæg 3 bliver til tillæg 1, og henvisninger hertil i bilagsfortegnelsen ændres i overensstemmelse hermed.

## d) Tillæg 4 bliver til tillæg 2, og henvisninger hertil i bilagsfortegnelsen ændres i overensstemmelse hermed.

## e) I tillæg 2 tilføjes følgende som punkt 6.5:

»6.5. Køreløsligte: ja/nej (\*)«

## (6) I bilag V foretages følgende ændringer:

## a) Følgende indsættes som punkt 2.5:

»2.5. køreløsligte«

## b) Punkt 6.1.11 affattes således:

»6.1.11. Andre forskrifter:

- fjernlysligter på køretøjer, der typisk krænger i forbindelse med sving, kan udstyres med et system til indstilling af horisontalt fald (HIAS) som defineret i punkt 2.25 i FN/ECE-regulativ nr. 53, forudsat at alle relevante bestemmelser i nævnte regulativ vedrørende systemer til indstilling af horisontalt fald er opfyldt
- den samlede værdi af den maksimale intensitet for alle fjernlysligter, som kan aktiveres på samme tid, må ikke overstige 430 000 cd, svarende til en referenceværdi på 100.«

## c) Følgende indsættes som punkt 6.13 til 6.13.7:

»6.13. Køreløsligte

6.13.1. Antal:

- en eller to i tilfælde af køretøjer med en største bredde på 1 300 mm
- to i tilfælde af køretøjer med en største bredde på over 1 300 mm.

6.13.2. Arrangement:

- ingen specifikke krav.

6.13.3. Placering:

6.13.3.1. I bredden:

- en enkelt uafhængig køreløsligte kan monteres over, under eller ved siden af en anden forlygte. Anbringes lygterne over hinanden, skal køreløsligtens referencecentrum være placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Anbringes lygterne ved siden af hinanden, skal deres referencecentre være symmetriske omkring køretøjets midterplan i længderetningen.
- en enkelt uafhængig køreløsligte, som er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at dens referencecentrum er placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Hvis køretøjet imidlertid er monteret med en anden forlygte ved siden af køreløsligten, skal referencecentre for de to lygter være symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen.
- to køreløsligter, af hvilke ingen, den ene eller de begge er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at deres referencecentre er symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen.
- de indvendige kanter af de lysemitterende flader skal være mindst 500 mm fra hinanden i tilfælde af køretøjer med en største bredde på over 1 300 mm.

6.13.3.2. I højden:

- mindst 250 mm og højst 1 500 mm over jorden.

6.13.3.3. I længden:

- foran på køretøjet. Denne forskrift skal anses for overholdt, såfremt det udsendte lys ikke er til gene for føreren, hvilket gælder såvel direkte som indirekte gennem førerspejle og/eller andre reflekterende overflader på køretøjet.

## 6.13.3.4. Afstand:

- hvis afstanden mellem forblinklygten og kørelsygten er lig med eller under 40 mm, skal den elektriske forbindelse af kørelsygten i den pågældende side af køretøjet være udført således, at:
  - den slukkes, eller
  - dens lysintensitet nedsættes til et niveau, der ikke overstiger 140 cd
- i hele den periode (både ON-cyklus og OFF-cyklus), hvor den pågældende forreste retningsviserblinklygte er aktiveret.

## 6.13.4. Synlighedsvinkler:

- $\alpha = 10^\circ$  opad og  $10^\circ$  nedad
- $\beta = 20^\circ$  til venstre og til højre, såfremt der er enkelt kørelsygte
- $\beta = 20^\circ$  udad og  $20^\circ$  indad, såfremt der er to kørelsygter.

## 6.13.5. Orientering:

- fremad; kan være drejelig, afhængig af styrebevægelserne af et styr.

## 6.13.6. Elektriske forbindelser:

- alle kørelsygter skal lyse, når hovedkontakten aktiveres. De kan dog være slukkede under følgende betingelser:
  - automatgearet er i parkeringsposition (P),
  - parkeringsbremsen er aktiveret, eller
  - forud for at køretøjet bringes i bevægelse første gang efter enhver manuel aktivering af hovedkontakten og køretøjets fremdriftssystem
- kørelsygter må kunne slukkes manuelt. Dette må imidlertid kun være muligt, når køretøjets hastighed ikke overskrider 10 km/h. Lygterne skal automatisk tændes igen, når køretøjets hastighed kommer op på over 10 km/h, eller når køretøjet har bevæget sig mere end 100 m
- kørelsygter skal under alle omstændigheder automatisk slukkes, når:
  - køretøjet slukkes ved hjælp af hovedkontakten,
  - tågeforlygterne tændes,
  - forlygterne tændes, undtagen når de anvendes til at give korte advarselsblink, samt
  - ved et omgivende lysniveau på under 1 000 lux, hvor hastigheden stadig er let læselig på køretøjets speedometer (f.eks. når speedometerbelysningen altid er tændt), og køretøjet ikke er udstyret med en ikke-blinkende grøn kontrollampe i overensstemmelse med punkt 6.5.9 eller en særlig grøn tilslutningskontrol for kørelsygten angivet med det relevante symbol. I sådanne tilfælde skal nærlysets forlygter og de lygter, der kræves i punkt 11 i bilag I, afsnit B, automatisk tændes samtidigt inden for to sekunder efter, at det omgivende lysniveau er faldet til under 1 000 lux. Hvis det omgivende lysniveau når op på mindst 7 000 lux, skal kørelsygterne automatisk tændes igen, mens nærlygterne og de lygter, der kræves i punkt 11 i bilag I, afsnit B, skal slukkes samtidigt inden for fem til 300 sekunder (dvs. at der kræves fuldt automatisk skifte af belysning, hvis føreren ingen synlige indikationer eller incitamenter har til at aktivere normal belysning, når det er mørkt).

## 6.13.7. Tilslutningskontrol:

- tilladt

d) I tillæg 4 tilføjes følgende som punkt 6.5:

»6.5. Kørelsygte: ja/nej (\*)«

7) I bilag VI foretages følgende ændringer:

a) Punkt 2.4 affattes således:

»2.4. kørelsygte«

## b) Punkt 6.1.11 affattes således:

## »6.1.11. Andre forskrifter:

- fjernlyslygter på køretøjer, der typisk krænger i forbindelse med sving, kan udstyres med et system til indstilling af horisontalt fald (HIAS) som defineret i punkt 2.25 i FN/ECE-regulativ nr. 53, forudsat at alle relevante bestemmelser i nævnte regulativ vedrørende systemer til indstilling af horisontalt fald er opfyldt
- den samlede værdi af den maksimale intensitet for alle fjernlyslygter, som kan aktiveres på samme tid, må ikke overstige 430 000 cd, svarende til en referenceværdi på 100.«

## c) Punkt 6.2.3.1 affattes således:

## »6.2.3.1. I bredden:

- en enkelt uafhængig nærlyslygte kan monteres over, under eller ved siden af en anden forlygte. Anbringes lygterne over hinanden, skal nærlyslygtens referencecentrum være placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Anbringes lygterne ved siden af hinanden, skal deres referencecentre være symmetriske omkring køretøjets midterplan i længderetningen
- en enkelt uafhængig nærlyslygte, som er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at nærlyslygtens referencecentrum er placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Hvis køretøjet imidlertid er monteret med en anden forlygte ved siden af nærlyslygten, skal referencecentre for de to lygter være symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen
- to nærlyslygter, af hvilke ingen, den ene eller de begge er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at deres referencecentre er symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen
- hvis der findes to nærlyslygter, må den tværgående afstand mellem de udvendige kanter af de lysemitterende flader og afgrænsningen af køretøjets største bredde ikke være større end 400 mm.«

## d) Punkt 6.2.11 affattes således:

## »6.2.11. Andre forskrifter:

- nærlyslygter på køretøjer, der typisk krænger i forbindelse med sving, kan udstyres med et system til indstilling af horisontalt fald (HIAS) som defineret i punkt 2.25 i FN/ECE-regulativ nr. 53, forudsat at alle relevante bestemmelser i nævnte regulativ vedrørende systemer til indstilling af horisontalt fald er opfyldt
- nærlyslygter, for hvilke det laveste punkt på den lysemitterende flade er 0,8 m eller mindre over jorden, skal indstilles til et indledende fald på mellem - 1,0 % og - 1,5 %. Den præcise værdi kan angives af fabrikanten
- nærlyslygter, for hvilke det laveste punkt på den lysemitterende flade er mellem 0,8 m og 1,0 m over jorden, skal indstilles til et indledende fald på mellem - 1,0 % og - 2,0 %. Den præcise værdi kan angives af fabrikanten
- nærlyslygter, for hvilke det laveste punkt på den lysemitterende flade er 1,0 m eller mere over jorden, skal indstilles til et indledende fald på mellem - 1,5 % og - 2,0 %. Den præcise værdi kan angives af fabrikanten
- for nærlyslygter med en lyskilde med en objektiv lysstrøm på ikke over 2 000 lumen og et indledende fald på mellem - 1,0 % og - 1,5 %, skal det vertikale fald forblive på mellem - 0,5 % og - 2,5 % under alle belastningsforhold. Hvis det indledende fald er indstillet til mellem - 1,5 % og - 2,0 %, skal det vertikale fald forblive mellem - 1,0 % og - 3,0 %. En anordning til justering udefra kan anvendes til opfyldelse af kravene, forudsat at der ikke kræves andre redskaber end dem, der leveres med køretøjet
- for nærlyslygter med en lyskilde med en objektiv lysstrøm på over 2 000 lumen og et indledende fald på mellem - 1,0 % og - 1,5 %, skal det vertikale fald forblive på mellem - 0,5 % og - 2,5 % under alle belastningsforhold. Hvis det indledende fald er indstillet til mellem - 1,5 % og - 2,0 %, skal det vertikale fald forblive mellem - 1,0 % og - 3,0 %. Der kan anvendes et lygteindstillingssystem til opfyldelse af kravene i dette afsnit, hvis det er fuldstændig automatisk, og responstiden tiden er mindre end 30 sekunder.«

e) Følgende indsættes som punkt 6.2.11.1:

»6.2.11.1. Prøvningsbetingelser:

- kravene vedrørende fald i punkt 6.2.11 kontrolleres under følgende betingelser:
  - køretøjet med dets masse i køreklar stand og med en masse på 75 kg, der simulerer føreren
  - køretøjet fuldt lastet med massen fordelt med henblik på opnåelse af maksimalt akseltryk som angivet af fabrikanten for denne belastningstilstand
  - køretøjet med en masse på 75 kg, der simulerer føreren, og desuden lastet op til den maksimale tilladelige bagakselbelastning som angivet af fabrikanten; forakselbelastningen skal dog i dette tilfælde være så lav som muligt.
- før hver måling skal køretøjet rokkes tre gange og derefter flyttes frem og tilbage, svarende til mindst en fuldstændig hjulomdrejning.«

f) Punkt 6.4.1 affattes således:

»6.4.1. Antal:

- en eller to i tilfælde af køretøjer med en største bredde på 1 300 mm
- to i tilfælde af køretøjer med en største bredde på over 1 300 mm
- yderligere en stoplygte i kategori S3 eller S4 (dvs. centralt og højt placeret stoplygte) kan monteres, hvis alle relevante krav i FN/ECE-regulativ nr. 48, som gælder for montering af sådanne stoplygter på køretøjer i klasse M1, er opfyldt.«

g) Punkt 6.5.3.1 affattes således:

»6.5.3.1. I bredden:

- en enkelt uafhængig positionslygte kan monteres over, under eller ved siden af en anden forlygte. Anbringes lygterne over hinanden, skal positionslygtens referencecentrum være placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Anbringes lygterne ved siden af hinanden, skal deres referencecentre være symmetriske omkring køretøjets midterplan i længderetningen.
- en enkelt uafhængig positionslygte, som er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at dens referencecentrum er placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Hvis køretøjet imidlertid er monteret med en anden forlygte ved siden af positionslygten, skal referencecentre for de to lygter være symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen.
- to positionslygter, af hvilke ingen, den ene eller de begge er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at deres referencecentre er symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen.
- hvis der findes to positionslygter, må den tværgående afstand mellem de udvendige kanter af de lysemitterende flader og afgrænsningen af køretøjets største bredde ikke være større end 400 mm.«

h) Punkt 6.6.3.1 affattes således:

»6.6.3.1. I bredden:

- en enkelt baglygte skal være monteret således på køretøjet, at referencecentret for baglygten er placeret i køretøjets midterplan i længderetningen.
- to baglygter skal være monteret således på køretøjet, at referencecentre for baglygterne er symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen.
- på køretøjer med to baghjul og en største bredde, der overstiger 1 300 mm, må den tværgående afstand mellem de udvendige kanter af de lysemitterende flader og afgrænsningen af køretøjets største bredde ikke være større end 400 mm.«

i) Punkt 6.12.3.1 affattes således:

»6.12.3.1. I bredden:

- hvis der findes en enkelt bagudvendende refleksanordning, skal denne være monteret på køretøjet på en sådan måde, at dens referencecentrum er placeret i køretøjets midterplan i længderetningen
- hvis der findes to bagudvendende refleksanordninger, skal disse være monteret på en sådan måde, at deres referencecentre er symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen
- hvis der findes to bagudvendende refleksanordninger, må den tværgående afstand mellem de udvendige kanter af de lysemitterende flader og afgrænsningen af køretøjets største bredde ikke være større end 400 mm.«

j) Følgende tilføjes som punkt 6.14 til 6.14.7:

»6.14. Kørelsygtye

6.14.1. Antal:

- en eller to i tilfælde af køretøjer med en største bredde på 1 300 mm
- to i tilfælde af køretøjer med en største bredde på over 1 300 mm.

6.14.2. Arrangement:

- ingen specifikke krav.

6.14.3. Placering:

6.14.3.1. I bredden:

- en enkelt uafhængig kørelsygtye kan monteres over, under eller ved siden af en anden forlygte. Anbringes lygterne over hinanden, skal kørelsygtyens referencecentrum være placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Anbringes lygterne ved siden af hinanden, skal deres referencecentre være symmetriske omkring køretøjets midterplan i længderetningen.
- en enkelt uafhængig kørelsygtye, som er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at dens referencecentrum er placeret i køretøjets midterplan i længderetningen. Hvis køretøjet imidlertid er monteret med en anden forlygte ved siden af kørelsygtyen, skal referencecentre for de to lygter være symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen.
- to kørelsygtyer, af hvilke ingen, den ene eller de begge er indbygget i en anden forlygte, skal være monteret på en sådan måde, at deres referencecentre er symmetriske om køretøjets midterplan i længderetningen.
- de indvendige kanter af de lysemitterende flader skal være mindst 500 mm fra hinanden i tilfælde af køretøjer med en største bredde på over 1 300 mm.

6.14.3.2. I højden:

- mindst 250 mm og højst 1 500 mm over jorden.

6.14.3.3. I længden:

- foran på køretøjet. Denne forskrift skal anses for overholdt, såfremt det udsendte lys ikke er til gene for føreren, hvilket gælder såvel direkte som indirekte gennem førerspejle og/eller andre reflekterende overflader på køretøjet.

6.14.3.4. Afstand:

- hvis afstanden mellem forblinklygten og kørelsygtyen er lig med eller under 40 mm, skal den elektriske forbindelse af kørelsygtyen i den pågældende side af køretøjet være udført således, at:
  - den slukkes, eller
  - dens lysintensitet nedsættes til et niveau, der ikke overstiger 140 cd
- i hele den periode (både ON-cyklus og OFF-cyklus), hvor den pågældende forreste retningsviser-blinklygte er aktiveret.

6.14.4. Synlighedsvinkler:

- $\alpha = 10^\circ$  opad og  $10^\circ$  nedad
- $\beta = 20^\circ$  til venstre og til højre, såfremt der er enkelt kørelsygtye
- $\beta = 20^\circ$  udad og  $20^\circ$  indad, såfremt der er to kørelsygtyer.

6.14.5. Orientering:

- fremad; kan være drejelig, afhængig af styrebevægelserne af et styr.

6.14.6. Elektriske forbindelser:

- alle kørelsygtyer skal lyse, når hovedkontakten aktiveres. De kan dog være slukkede under følgende betingelser:
  - automatgearet er i parkeringsposition (P),

- parkeringsbremsen er aktiveret, eller
- forud for at køretøjet bringes i bevægelse første gang efter enhver manuel aktivering af hovedkontakten og køretøjets fremdriftssystem
- køreløslygter må gerne kunne slukkes manuelt. Dette må imidlertid kun være muligt, når køretøjets hastighed ikke overskrider 10 km/h. Lygterne skal automatisk tændes igen, når køretøjets hastighed kommer op på over 10 km/h, eller når køretøjet har bevæget sig mere end 100 m
- køreløslygter skal under alle omstændigheder automatisk slukkes, når:
  - køretøjet slukkes ved hjælp af hovedkontakten,
  - tågeforlygterne tændes,
  - forlygterne tændes, undtagen når de anvendes til at give korte advarselsblink, samt
- ved et omgivende lysniveau på under 1 000 lux, hvor hastigheden stadig er let læselig på køretøjets speedometer (f.eks. når speedometerbelysningen altid er tændt), og køretøjet ikke er udstyret med en ikke-blinkende grøn kontrollampe i overensstemmelse med punkt 6.5.9 eller en særlig grøn tilslutningskontrol for køreløslygten angivet med det relevante symbol. I sådanne tilfælde skal nærlysets forlygter og de lygter, der kræves i punkt 11 i bilag I, afsnit B, automatisk tændes samtidigt inden for to sekunder efter, at det omgivende lysniveau er faldet til under 1 000 lux. Hvis det omgivende lysniveau når op på mindst 7 000 lux, skal køreløslygterne automatisk tændes igen, mens nærlysgyterne og de lygter, der kræves i punkt 11 i bilag I, afsnit B, skal slukkes samtidigt inden for fem til 300 sekunder (dvs. at der kræves fuldt automatisk skifte af belysning, hvis føreren ingen synlige indikationer eller incitamenter har til at aktivere normal belysning, når det er mørkt).

6.14.7. Tilslutningskontrol:

- tilladt«

k) I tillæg 4 affattes punkt 6.5 således:

»6.5. Køreløslygte: ja/nej (\*)«

---

## AFGØRELSER

## RÅDETS AFGØRELSE 2013/725/FUSP

af 9. december 2013

om ændring og forlængelse af afgørelse 2012/173/FUSP om aktivering af EU-operationscentret til missionerne og operationen under den fælles sikkerheds- og forsvarspolitik på Afrikas Horn

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

(2) Artikel 2 ændres således:

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 42, stk. 4, og artikel 43, stk. 2, og

a) stk. 2, litra a), affattes således:

under henvisning til forslag fra Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik, og

»a) yde direkte støtte til den civile øverstbefalende for operationen i forbindelse med den operationelle planlægning og gennemførelse af EUCAP Nestor ved hjælp af sin militære ekspertise og specialiserede planlægningsekspertise«

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådet vedtog den 16. juli 2012 afgørelse 2012/389/FUSP <sup>(1)</sup> om Den Europæiske Unions mission vedrørende regional flådekapacitetsopbygning på Afrikas Horn (EUCAP NESTOR).

b) stk. 2, litra f), affattes således:

(2) Den Udenrigs- og Sikkerhedspolitiske Komité (PSC) besluttede den 8. oktober 2013, at mandatet for EU-operationscentret for missioner under den fælles sikkerheds- og forsvarspolitik (FSFP) bør forlænges i en periode på 12 måneder.

»f) lette koordinationen og forbedre synergierne mellem Operation Atalanta, EUTM Somalia og EUCAP Nestor som led i strategien for Afrikas Horn og i samarbejde med Den Europæiske Unions særlige repræsentant for Afrikas Horn.«

(3) Rådets afgørelse 2012/173/FUSP <sup>(2)</sup> bør derfor ændres og forlænges i overensstemmelse hermed —

(3) Artikel 3 ændres således:

a) stk. 1 affattes således:

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

»1. (Flåde-)kaptajn Ad VAN DER LINDE udnævnes hermed til chef for EU-operationscentret for en periode på to år.«

## Artikel 1

Afgørelse 2012/173/FUSP ændres således:

b) følgende stykke tilføjes:

(1) Artikel 1, stk. 1, affattes således:

»1. EU-operationscentret aktiveres til støtte for FUSP-missionerne og -operationen på Afrikas Horn; dvs. Operation Atalanta, EUTM Somalia og EUCAP Nestor.«

»1a. Rådet bemyndiger herved PSC til i overensstemmelse med artikel 38 i TEU at træffe beslutninger om udnævnelsen af de efterfølgende chefer for EU-operationsscentret.«

<sup>(1)</sup> Rådets afgørelse 2012/389/FUSP af 16. juli 2012 om Den Europæiske Unions mission vedrørende regional flådekapacitetsopbygning på Afrikas Horn (EUCAP NESTOR) (EUT L 187 af 17.7.2012, s. 40).

<sup>(2)</sup> Rådets afgørelse 2012/173/FUSP af 23. marts 2012 om aktivering af EU-operationscentret til missionerne og operationen under den fælles sikkerheds- og forsvarspolitik på Afrikas Horn (EUT L 89 af 27.3.2012, s. 66).

(4) Artikel 9, andet afsnit, affattes således:

»Den anvendes fra den 23. marts 2012 til den 22. marts 2015.«

*Artikel 2*

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. december 2013.

*På Rådets vegne*

A. PABEDINSKIENĖ

*Formand*

---

## RÅDETS AFGØRELSE 2013/726/FUSP

af 9. december 2013

**om støtte til UNSCR 2118 (2013) og OPCW's eksekutivråd EC-M-33/Dec 1 inden for rammerne af gennemførelsen af EU-strategien mod spredning af masseødelæggelsesvåben**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 26, stk. 2, og artikel 31, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 27. september 2013 vedtog Eksekutivrådet under Organisationen for Forbud mod Kemiske Våben (OPCW) på sit EC-M-33-møde en afgørelse om destruktion af Syriens kemiske våben.
- (2) Den 27. september 2013 vedtog De Forenede Nationers Sikkerhedsråd resolution 2118 (2013), der bakkede op om OPCW's eksekutivråds afgørelse og erklærede sig dybt rystet over den brug af kemiske våben den 21. august 2013 i Rif Damaskus, som FN's mission havde bekræftet, og fordømte de drab på civile, som blev en følge heraf, bekræftede, at brugen af kemiske våben udgør en alvorlig overtrædelse af folkeretten og understregede, at de ansvarlige for enhver brug af kemiske våben skal stilles til regnskab for det; og det understregede, at den eneste løsning på den aktuelle krise i Den Syriske Arabiske Republik er en inklusiv syrisk ledet proces baseret på Genèvekommunikéet fra 30. juni 2012, og understregede, at det er nødvendigt at indkalde den internationale konference om Syrien hurtigst muligt.
- (3) Den Syriske Arabiske Republik erkendte i en erklæring eksistensen af et stort program for kemiske våben og betydelige mængder af kemiske våben, herunder farlige, toksiske kemiske komponenter af sådanne våben, der giver anledning til alvorlige betænkeligheder med hensyn til ikke-spredning, nedrustning og sikkerhed.
- (4) Efter Den Syriske Arabiske Republiks tiltrædelse af konventionen om forbud mod udvikling, fremstilling, oplagring og anvendelse af kemiske våben og sådanne våbens tilintetgørelse (i det følgende »konvention om kemiske våben« eller »CWC«) med virkning fra den 14. oktober 2013, er OPCW ansvarlig for at kontrollere

Syriens overholdelse af CWC og betingelserne i alle relevante OPCW's eksekutivråds afgørelser og, som led i den fælles mission, samt for at påse overholdelse af betingelserne i alle relevante FN's Sikkerhedsråds resolutioner.

- (5) Den 16. oktober 2013 mindede OPCW's generaldirektør de stater, der er parter i CWC (note S/1132/2013) om, at eksekutivrådet i sin afgørelse om destruktion af Syriens kemiske våben (EC-M-33/Dec 1) bl.a. besluttede at gøre en øjeblikkelig indsats for at indføre finansieringsmekanismer for aktiviteter vedrørende Den Syriske Arabiske Republik, som sekretariatet udfører, og at opfordre alle de parter i konventionen, der har mulighed for det, til at yde frivillige bidrag til aktiviteter i forbindelse med gennemførelsen af afgørelsen. I den samme note blev alle parterne opfordret til at yde deres eget frivillige bidrag, uanset beløbets størrelse, til trustfonden for Syrien for at medvirke til at tage måske en af de største udfordringer i organisationens historie op. Trustfonden kan også tage imod bidrag fra andre kilder, herunder ikkestatslige organisationer, institutioner eller private donorer.
- (6) Rådet for Den Europæiske Union udtrykte i sine konklusioner af 21. oktober 2013 tilfredshed med OPCW's eksekutivråds afgørelse og UNSCR 2118 og gav på ny udtryk for Unionens vilje til at overveje støtteforanstaltninger.
- (7) Det Europæiske Råd vedtog den 12. december 2003 EU's strategi mod spredning af masseødelæggelsesvåben (»strategien«), der i kapitel III indeholder en oversigt over foranstaltninger til at bekæmpe sådan spredning, som skal træffes både i Unionen og i tredjelande.
- (8) Strategien understreger den centrale rolle, som CWC og OPCW spiller i bestræbelserne på at opnå en verden uden kemiske våben.
- (9) Unionen er aktivt i gang med at gennemføre strategien og iværksætte de foranstaltninger, der er opført i oversigten i strategiens kapitel III, især ved at stille finansielle midler til rådighed for specifikke projekter, der gennemføres af multilaterale organisationer såsom OPCW. Rådet vedtog derfor den 23. marts 2012 afgørelse 2012/166/FUSP <sup>(1)</sup> til støtte for OPCW's aktiviteter.

<sup>(1)</sup> Rådets afgørelse 2012/166/FUSP af 23. marts 2012 til støtte for Organisationen for Forbud mod Kemiske Våbens (OPCW's) aktiviteter inden for rammerne af gennemførelsen af EU's strategi mod spredning af masseødelæggelsesvåben (EUT L 87 af 24.3.2012, s. 49).

- (10) Den 21. november 2013 rettede generaldirektøren for OPCW en henvendelse til Unionen om at yde et bidrag til trustfonden for Syrien.
- (11) Den tekniske gennemførelse af denne afgørelse bør overlades til OPCW. De projekter, som Unionen støtter, kan kun finansieres gennem frivillige bidrag til OPCW's trustfond. De pågældende bidrag fra Unionen vil medvirke til at sætte OPCW i stand til at udføre de opgaver, der er opført i de relevante OPCW's eksekutivråds afgørelser af 27. september og 15. november 2013 og i UNSCR 2118 af 27. september 2013.
- (12) Overvågningen af, at Unionens finansielle bidrag gennemføres korrekt, bør overlades til Kommissionen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### Artikel 1

1. Unionen støtter OPCW's aktiviteter ved at bidrage til omkostningerne i forbindelse med inspektion af og kontrol med destruktoren af Syriens kemiske våben og til omkostningerne i forbindelse med aktiviteter, der supplerer mandatets centrale opgaver til støtte for UNSCR 2118 (2013) og OPCW's eksekutivråds afgørelse af 28. september om destruktoren af Syriens kemiske våben og efterfølgende og tilknyttede resolutioner og afgørelser.
2. Det projekt, der støttes via denne rådsafgørelse, er at stille situationskendskabsprodukter vedrørende sikkerheden for OPCW's og FN's fælles mission, herunder vejnettets beskaffenhed, til rådighed gennem levering af satellitbilleder og dertil knyttede informationsprodukter fra EU's Satellitcenter (EU SATCEN) til OPCW.

Bilagene indeholder en detaljeret beskrivelse af projektet.

#### Artikel 2

1. Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik (»HR«) er ansvarlig for gennemførelsen af denne afgørelse.
2. Den tekniske gennemførelse af de i artikel 1, stk. 2, omhandlede projekter forestås af OPCW. OPCW udfører denne opgave under HR's ansvar. Med henblik herpå indgår HR de nødvendige aftaler med OPCW.

#### Artikel 3

1. Det finansielle referencegrundlag for gennemførelsen af de i artikel 1, stk. 2, nævnte projekter er på 2 311 842 EUR.
2. De udgifter, der finansieres med beløbet i stk. 1, forvaltes i overensstemmelse med de procedurer og regler, der gælder for EU's budget.
3. Kommissionen overvåger, at de i stk. 1 omhandlede udgifter forvaltes korrekt. Med henblik herpå indgår den en finansieringsaftale med OPCW. Det skal fremgå af aftalen, at OPCW sikrer, at Unionens bidrag bliver synligt i en grad, der svarer til dets størrelse.
4. Kommissionen bestræber sig på at indgå den finansieringsaftale, der er omhandlet i stk. 3, snarest muligt efter denne afgørelses ikrafttræden. Den underretter Rådet om eventuelle vanskeligheder i forbindelse med denne proces og om datoen for indgåelsen af finansieringsaftalen.

#### Artikel 4

1. HR aflægger rapport til Rådet om gennemførelsen af denne afgørelse på grundlag af regelmæssige rapporter udarbejdet af OPCW. Disse rapporter skal danne grundlag for Rådets evaluering.
2. Kommissionen forelægger Rådet oplysninger om de finansielle aspekter af gennemførelsen af det projekt, der er nævnt i artikel 1, stk. 2.

#### Artikel 5

1. Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.
2. Den udløber 12 måneder efter datoen for indgåelsen af den i artikel 3, stk. 3, omhandlede finansieringsaftale mellem Kommissionen og OPCW eller den 10. juni 2014, hvis der ikke inden denne dato er indgået en sådan finansieringsaftale.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. december 2013.

På Rådets vegne  
A. PABEDINSKIENĖ  
Formand

## BILAG

**EU-STØTTE TIL UNSCR 2118 (2013) OG OPCW'S EKSEKUTIVRÅD EC-M-33/DEC 1 INDEN FOR RAMMERNE AF GENNEMFØRELSEN AF EU'S STRATEGI MOD SPREDNING AF MASSEØDELÆGGELSESVÅBEN****Projekt: Stille satellitbilleder til rådighed for OPCW som led i OPCW's og FN's fælles mission***Mål:*

At støtte OPCW, som led i OPCW's og FN's fælles mission, i dets opgaver i henhold til relevante UNSCR og OPCW's eksekutivråds afgørelser samt betingelserne i konventionen om kemiske våben.

*Resultater:*

Evaluerings af vejnettets beskaffenhed, navnlig oplysninger om vejspærringer og vejtrafikvanskeligheder; og større viden om situationen på stedet i forbindelse med OPCW's og FN's fælles mission i Syrien og i forbindelse med steder, der skal besøges/inspiceres.

*Aktiviteter:*

Der vil blive ydet støtte til OPCW i form af levering af op til 5 satellitbilledsprodukter fra EU's Satellitcenter (EU SATCEN) til OPCW om ugen i hele perioden med start fra kontraktens undertegnelse og indtil den 31. december 2014.

FN og OPCW vil udvikle deres aktiviteter i samarbejde med relevante partnere, herunder internationale organisationer og agenturer, for at sikre effektive synergier og undgå overlapninger.

---

## KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

af 6. december 2013

om fastlæggelse af et skema til underretning om vedtagelsen af og om væsentlige ændringer i affaldshåndteringsplaner og affaldsforebyggelsesprogrammer

(meddelt under nummer C(2013) 8641)

(EØS-relevant tekst)

(2013/727/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver <sup>(1)</sup>, særlig artikel 33, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 28 i direktiv 2008/98/EF skal medlemsstaterne sikre, at deres kompetente myndigheder udarbejder en eller flere affaldshåndteringsplaner, som dækker hele den pågældende medlemsstats område.
- (2) Desuden skal medlemsstaterne senest den 12. december 2013 udarbejde affaldsforebyggelsesprogrammer i overensstemmelse med artikel 29 i direktiv 2008/98/EF.
- (3) Med henblik på at fremme indsendelsen af de relevante oplysninger til Kommissionen om vedtagelsen af og væsentlige ændringer i disse planer og programmer skal der vedtages et skema til brug for denne underretning.

- (4) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er oprettet i henhold til artikel 39 i direktiv 2008/98/EF —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

## Artikel 1

Medlemsstaterne anvender skemaerne i bilag I og II til denne afgørelse til at underrette Kommissionen om vedtagelsen af og eventuelle ændringer i de affaldshåndteringsplaner og affaldsforebyggelsesprogrammer, der er nævnt i artikel 28 og 29 i direktiv 2008/98/EF.

## Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 6. december 2013.

På Kommissionens vegne

Janez POTOČNIK

Medlem af Kommissionen

<sup>(1)</sup> EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3.

## BILAG I

**SKEMA TIL UNDERRETNING OM VEDTAGELSEN AF OG OM VÆSENTLIGE ÆNDRINGER I  
AFFALDSHÅNTERINGSPLANER**

Planens titel:

.....

Administrativt organ (navn, adresse, e-mailadresse og andre relevante kontaktoplysninger), som er ansvarlig for vedtagelsen/ændringen af planen:

.....

Link til det offentligt tilgængelige websted om planen:

.....

Administrativt organ (navn, adresse, e-mailadresse og andre relevante kontaktoplysninger), som er ansvarlig for koordineringen af oplysningerne i dette skema:

.....

Sæt venligst kryds:

☐ Vedtagelsen af en affaldshåndteringsplan

☐ Væsentlige ændringer i en affaldshåndteringsplan

(Vigtigt: For hvert spørgsmål, der besvares nedenfor, angives det/de relevante sidetal i den plan eller det referencedokument, der underrettes om)

**1. Generelle oplysninger**

1.1. Dato for vedtagelsen/ændringen (måned/år):

1.2. Dækker planen hele medlemsstatens område?

☐ Ja

☐ Nej

Hvis nej, angiv hvilke områder i medlemsstaten, der ikke er dækket og hvorfor:

.....

1.3. Hvad omfatter affaldshåndteringsplanens anvendelsesområde?

☐ Alle affaldsstrømme

☐ Kommunalt fast affald

☐ Farligt affald

☐ Særlige affaldsstrømme Angiv nærmere:

Hvis planen ikke omfatter alle affaldsstrømme, angives de relevante supplerende planer:

.....

1.4. Opfylder planen kravene i direktiv 2008/98/EF?

☐ Ja

☐ Nej

Hvis nej, angiv årsagen herfor:

.....

1.5. Er planen udarbejdet i overensstemmelse med affaldshierarkiet i artikel 4 i direktiv 2008/98/EF?

☐ Ja

☐ Nej

Hvis nej, angiv venligst i forbindelse med hvilke affaldsstrømme planen afviger fra affaldshierarkiet og årsagerne herfor:

.....

1.6. Omfatter planen et affaldsforebyggelsesprogram?

☐ Ja

☐ Nej

Hvis ja, angiv venligst de relevante internetadresser:

1.7. Hvordan har de relevante interesseparter og de myndigheder samt offentligheden deltaget i udarbejdelsen af affaldshåndteringsplaner og affaldsforebyggelsesprogrammer?

**2. Oplysninger om indsamlingsordninger og affaldsbehandlingsanlæg**

2.1. Omfatter planen en vurdering af behovet for nye indsamlingsordninger, større bortskaffelses- og nyttiggørelsesanlæg og andre investeringer i relation hertil?

☐ Ja

☐ Nej

2.2. Omfatter planen oplysninger om lokaliteterne for planlagte fremtidige bortskaffelsesanlæg og/eller større nyttiggørelsesanlæg samt udpegningskriterier for disse lokaliteter?

☐ Ja

☐ Nej

Hvis ja, angiv hvor i planen disse kriterier fremgår:

**3. Oplysninger om affaldsmål**

3.1. Er emballage og emballageaffald omfattet af planen (artikel 14 i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 94/62/EF <sup>(1)</sup>)?

☐ Ja

☐ Nej

3.2. Fastlægger planen strategier eller foranstaltninger til reduktion af deponeringen af bionedbrydeligt affald (artikel 5 i Rådets direktiv 1999/31/EF <sup>(2)</sup>).

☐ Ja

☐ Nej

3.3. Bidrager planen til opfyldelsen af målene for deponering af bionedbrydeligt affald?

☐ Ja

☐ Nej

3.4. Omfatter planen en evaluering af om anvendelsen af økonomiske og andre instrumenter, f.eks. deponeringsafgifter, kan være nyttig og egnet til at løse diverse affaldsproblemer?

☐ Ja

☐ Nej

Angiv venligst, hvilke økonomiske og andre instrumenter planen omfatter:

<sup>(1)</sup> EFT L 365 af 31.12.1994, s. 10.

<sup>(2)</sup> EFT L 182 af 16.7.1994, s. 1.

## BILAG II

**SKEMA TIL UNDERRETNING OM VEDTAGELSEN AF OG OM VÆSENTLIGE ÆNDRINGER I  
AFFALDSFOREBYGGELSESPROGRAMMER**

Programmets titel:

.....

Link til det offentligt tilgængelige websted om programmet:

.....

Administrativt organ (navn, adresse, e-mailadresse og andre relevante kontaktoplysninger), som er ansvarlig for vedtagelsen/ændringen af programmet:

.....

Administrativt organ (navn, adresse, e-mailadresse og andre relevante kontaktoplysninger), som er ansvarlig for koordineringen af nedenstående svar:

.....

Sæt venligst kryds:

☐ Vedtagelsen af et affaldsforebyggelsesprogram

☐ Væsentlige ændringer i et affaldsforebyggelsesprogram <sup>(1)</sup>

Hvis der underrettes om en væsentlig ændring af et affaldsforebyggelsesprogram, angiv, hvilken/hvilket plan/program ændringen drejer sig om.

Beskriv kort omfanget og hovedelementerne i ændringerne, og angiv, hvor i affaldsforebyggelsesprogrammet de ændrede elementer fremgår.

.....

(Vigtigt: For hvert spørgsmål, der besvares nedenfor, angives det/de relevante sidetal i det program eller det referencedokument, der underrettes om)

**1. Generelle oplysninger**

1.1. Dato for vedtagelsen/ændringen (måned/år):

1.2. Dækker programmet hele medlemsstatens område?

☐ Ja

☐ Nej

Hvis nej, angiv hvilke områder i medlemsstaten der ikke er dækket og hvorfor:

.....

1.3. Er programmet indarbejdet i en affaldshåndteringsplan?

☐ Ja

☐ Nej

Hvis ja, angiv hvilken/hvilke:

.....

<sup>(1)</sup> Kun relevant, hvis Kommissionen allerede er blevet underrettet om affaldsforebyggelsesprogrammet.

1.4. Er programmet indarbejdet i andre miljøpolitiske programmer?

☐ Ja

☐ Nej

Hvis ja, angiv hvilket/hvilke:

.....

2. **Oplysninger om affaldsforebyggelse**

2.1. Beskriver programmet de eksisterende forebyggelsesforanstaltninger?

☐ Ja

☐ Nej

2.2. Indeholder programmet affaldsforebyggelsesmål?

☐ Ja

☐ Nej

2.3. I hvilken grad sigter disse mål og foranstaltninger på at bryde sammenhængen mellem økonomisk vækst og miljøbelastning fra affaldsproduktion?

.....

2.4. Fastsætter programmet kvantitative og/eller kvalitative benchmarks for vedtagne affaldsforebyggelsesforanstaltninger?

☐ Ja

☐ Nej

Hvis ja, oplys venligst, om der tale om kvantitative eller kvalitative benchmarks, og angiv det/de relevante sidetal:

.....

2.5. Fastsætter programmet specifikke kvalitative og/eller kvantitative mål og indikatorer?

☐ Ja

☐ Nej

Hvis ja, oplys venligst, om der tale om kvantitative eller kvalitative mål og indikatorer, og angiv det/de relevante sidetal:

.....

\_\_\_\_\_



EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

DA