

# Amtsblatt

## der Europäischen Union

L 329



Ausgabe  
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

56. Jahrgang  
10. Dezember 2013

Inhalt

I *Gesetzgebungsakte*

RICHTLINIEN

- ★ **Richtlinie 2013/54/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über bestimmte Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Einhaltung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 <sup>(1)</sup>** ..... 1
- ★ **Richtlinie 2013/56/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 zur Änderung der Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren hinsichtlich des Inverkehrbringens von Cadmium enthaltenden Gerätebatterien und -akkumulatoren, die zur Verwendung in schnurlosen Elektrowerkzeugen bestimmt sind, und von Knopfzellen mit geringem Quecksilbergehalt sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/603/EG der Kommission <sup>(1)</sup>** ..... 5

II *Rechtsakte ohne Gesetzescharakter*

VERORDNUNGEN

- ★ **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1277/2013 der Kommission vom 9. Dezember 2013 zur Genehmigung einer Anhebung der Grenzwerte für die Anreicherung von Wein aus Trauben der Ernte 2013 in bestimmten Weinanbaugebieten oder Teilen davon** ..... 10
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1278/2013 der Kommission vom 9. Dezember 2013 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise ..... 13

Preis: 3 EUR

(Fortsetzung umseitig)

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

RICHTLINIEN

- ★ Richtlinie 2013/60/EU der Kommission vom 27. November 2013 zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen, der Richtlinie 2002/24/EG über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und der Richtlinie 2009/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignalanlagen an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt <sup>(1)</sup> ..... 15

BESCHLÜSSE

- ★ Beschluss 2013/725/GASP des Rates vom 9. Dezember 2013 zur Änderung und Verlängerung des Beschlusses 2012/173/GASP über die Aktivierung des EU-Operationszentrums für die Missionen und die Operation der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik am Horn von Afrika ..... 39
- ★ Beschluss 2013/726/GASP des Rates vom 9. Dezember 2013 zur Unterstützung der Resolution 2118 (2013) des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen und des Beschlusses EC-M-33/Dec 1 des Exekutivrats der OVCW im Rahmen der Umsetzung der Strategie der Europäischen Union gegen die Verbreitung von Massenvernichtungswaffen ..... 41
- 2013/727/EU:
  - ★ Durchführungsbeschluss der Kommission vom 6. Dezember 2013 zur Festlegung eines Formats für die Mitteilungen über die Annahme und die wesentliche Änderung von Abfallbewirtschaftungsplänen und Abfallvermeidungsprogrammen (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2013) 8641) <sup>(1)</sup>..... 44



<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR

## I

(Gesetzgebungsakte)

## RICHTLINIEN

## RICHTLINIE 2013/54/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 20. November 2013

## über bestimmte Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Einhaltung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Maßnahmen der Union im Bereich des Seeverkehrs sind unter anderem darauf ausgerichtet, die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten auf Schiffen und die Sicherheit auf See zu verbessern und durch Seeunfälle verursachter Verschmutzung zu verhindern.
- (2) Der Union ist bewusst, dass die meisten Unfälle auf See unmittelbar auf den Faktor Mensch zurückzuführen sind, insbesondere auf Übermüdung.
- (3) Eines der wichtigsten Ziele der Politik der Union zur Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr ist die Eliminierung unternormiger Schiffe.
- (4) Die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) hat am 23. Februar 2006 das Seearbeitsübereinkommen 2006 (im Folgenden „MLC 2006“) angenommen, um ein einziges, in sich schlüssiges und dem neuesten Stand entsprechendes Instrument zu schaffen, das überdies die

grundlegenden, in anderen internationalen Arbeitsübereinkommen enthaltenen Prinzipien umfasst.

- (5) Nach seinem Artikel VIII tritt MLC 2006 zwölf Monate, nachdem die Ratifikationen von mindestens 30 Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation, die zusammen über eine Bruttoreaumzahl von mindestens 33 % der Welthandelsflotte verfügen, eingetragen worden sind, in Kraft. Diese Voraussetzung war am 20. August 2012 erfüllt, und MLC 2006 trat daher am 20. August 2013 in Kraft.
- (6) Mit der Entscheidung 2007/431/EG des Rates <sup>(3)</sup> wurden die Mitgliedstaaten ermächtigt, MLC 2006 zu ratifizieren; die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, dies so bald wie möglich zu tun.
- (7) MLC 2006 legt globale Mindeststandards fest, um sicherzustellen, dass alle Seeleute, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit und der Flagge der Schiffe, auf denen sie beschäftigt sind, ein Recht auf menschenwürdige Lebens- und Arbeitsbedingungen haben, und damit ein fairer Wettbewerb herrscht.
- (8) Verschiedene Teile von MLC 2006 haben in unterschiedliche Rechtsakte der Union Eingang gefunden, sowohl in Bezug auf die Flaggenstaatspflichten als auch auf die Hafenstaatspflichten. Mit der vorliegenden Richtlinie sollen nun einige der in Titel 5 von MLC 2006 vorgesehenen Bestimmungen über die Erfüllung und Durchsetzung in das Unionsrecht aufgenommen werden, die die Teile von MLC 2006 betreffen, für die solche Bestimmungen noch nicht erlassen worden sind. Diese Teile decken sich mit denen, die im Anhang zur Richtlinie 2009/13/EG des Rates <sup>(4)</sup> wiedergegeben sind.

<sup>(1)</sup> ABl. C 299 vom 4.10.2012, S. 153.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 8. Oktober 2013 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 15. November 2013.

<sup>(3)</sup> Entscheidung 2007/431/EG des Rates vom 7. Juni 2007 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, das Seearbeitsübereinkommen 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation im Interesse der Europäischen Gemeinschaft zu ratifizieren (ABl. L 161 vom 22.6.2007, S. 63).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30).

- (9) Die Richtlinie 2009/13/EG dient der Durchführung der ihr beigefügten Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 (im Folgenden „Vereinbarung“). Diese Richtlinie gilt unbeschadet der Richtlinie 2009/13/EG und sollte daher die Einhaltung günstigerer Bestimmungen des Unionsrechts im Einklang mit jener Richtlinie gewährleisten.
- (10) Zwar werden die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten durch die Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> geregelt, indem das freiwillige Auditsystem der IMO-Mitgliedstaaten in das Unionsrecht aufgenommen und die Zertifizierung der Qualität der nationalen Verwaltungsverfahren eingeführt wird, allerdings wäre eine separate Richtlinie, in der die Arbeitsnormen für Seeleute festgelegt sind, angemessener, da damit den unterschiedlichen Zwecken und Verfahren klarer Rechnung getragen würde, ohne dabei die Richtlinie 2009/21/EG zu berühren.
- (11) Die Richtlinie 2009/21/EG findet auf das Übereinkommen der IMO Anwendung. In jedem Fall könnten die Mitgliedstaaten ein Qualitätsmanagementsystem für die operativen Teile der von dieser Richtlinie erfassten Tätigkeiten ihrer Seeverkehrsverwaltung mit Bezug zu den Flaggenstaatspflichten entwickeln, umsetzen und fort-schreiben.
- (12) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe ihren Flaggenstaatspflichten im Hinblick auf die Umsetzung der einschlägigen Teile von MLC 2006 effektiv nachkommen. Durch die Einführung eines wirksamen Überwachungsverfahrens, das auch Überprüfungen umfasst, könnte ein Mitgliedstaat gegebenenfalls öffentlichen Einrichtungen oder anderen Organisationen im Sinne der Regel 5.1.2 von MLC 2006 und unter den darin genannten Bedingungen eine Ermächtigung erteilen.
- (13) Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> bestimmt, dass es zu den Hauptaufgaben der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs gehört, mit den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, um auf Ersuchen eines Mitgliedstaats sachdienliche Informationen bereitzustellen, um die Überwachung der im Auftrag der Mitgliedstaaten handelnden anerkannten

Organisationen zu unterstützen, wobei die Rechte und Verpflichtungen des Flaggenstaats unberührt bleiben.

- (14) Da die Ziele dieser Richtlinie von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (15) Unter keinen Umständen darf diese Richtlinie so angewandt werden, dass die Seeleute einen geringeren Schutz als nach dem Unionsrecht genießen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

##### Gegenstand

Durch die in dieser Richtlinie festgelegten Regeln soll sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten in Bezug auf die Umsetzung der einschlägigen Teile von MLC 2006 effektiv nachkommen. Die Richtlinien 2009/13/EG und 2009/21/EG sowie alle darin festgelegten höheren Standards für die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten bleiben von dieser Richtlinie unberührt.

#### Artikel 2

##### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt neben den einschlägigen Begriffsbestimmungen im Anhang zur Richtlinie 2009/13/EG die folgende Begriffsbestimmung:

„einschlägige Teile von MLC 2006“ bezeichnet die Teile von MLC 2006, deren Inhalt als deckungsgleich mit den Bestimmungen des Anhangs zur Richtlinie 2009/13/EG angesehen wird.

#### Artikel 3

##### Überwachung der Einhaltung

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass wirksame und angemessene Durchsetzungs- und Überwachungsverfahren, die auch Überprüfungen in vom MLC 2006 vorgegebenen Zeitabständen umfassen, festgelegt werden, damit auf den unter ihrer Flagge fahrenden Schiffen die Lebens- und Arbeitsbedingungen für die Seeleute den Vorschriften der einschlägigen Teile von MLC 2006 dauerhaft genügen.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten (ABL L 131 vom 28.5.2009, S. 132).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABL L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

(2) Bei Schiffen mit einer Bruttonutzraumzahl von weniger als 200, die nicht zu internationalen Reisen verwendet werden, können die Mitgliedstaaten in Absprache mit den betroffenen Verbänden der Reeder und der Seeleute gemäß Artikel II Absatz 6 von MLC 2006 entscheiden, dass die Überwachungsverfahren, einschließlich Überprüfungen, angepasst werden, um den besonderen Bedingungen, die für solche Schiffe gelten, Rechnung zu tragen.

(3) Bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen gemäß diesem Artikel können die Mitgliedstaaten gegebenenfalls öffentliche Einrichtungen oder andere Organisationen, einschließlich derjenigen eines anderen Mitgliedstaats, falls dieser einverstanden ist, die ihrer Einschätzung nach über ausreichende Kapazitäten verfügen und befähigt und unabhängig sind, zur Durchführung von Überprüfungen ermächtigen. Ein Mitgliedstaat bleibt in jedem Fall für die Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der betreffenden Seeleute auf Schiffen unter der Flagge dieses Mitgliedstaats in vollem Umfang verantwortlich. Die Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> bleibt von dieser Bestimmung unberührt.

(4) Die Mitgliedstaaten legen klare Ziele und Normen für die Verwaltung ihrer Überprüfungs-systeme sowie angemessene Gesamtverfahren für die Bewertung der Frage fest, inwieweit diese Ziele und Normen erreicht werden.

(5) Jeder Mitgliedstaat sorgt dafür, dass Seeleute auf Schiffen unter der Flagge des Mitgliedstaats Zugang zu einer Kopie der Vereinbarung haben. Der Zugang kann elektronisch zur Verfügung gestellt werden.

#### Artikel 4

### Für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften zuständiges Personal

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass das Personal, einschließlich Mitarbeiter von Einrichtungen oder anderen Organisationen („anerkannte Organisationen“ im Sinne von MLC 2006), das zur Durchführung von Überprüfungen gemäß Artikel 3 Absatz 3 ermächtigt und für die Überprüfung der ordnungsgemäßen Anwendung der einschlägigen Teile von MLC 2006 zuständig ist, über die Ausbildung, die Befähigung, die Zuständigkeit, die uneingeschränkte rechtliche Befugnis, den Status und die Unabhängigkeit verfügt, die erforderlich oder wünschenswert sind, um die Überprüfung durchzuführen und die Einhaltung der Anforderungen der einschlägigen Teile von MLC 2006 sicherzustellen. Gemäß MLC 2006 sind die Inspektoren befugt, geeignete Schritte zu unternehmen, um das Auslaufen eines Schiffes solange zu untersagen, bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen worden sind.

(2) Alle Ermächtigungen, die im Zusammenhang mit Überprüfungen erteilt werden, ermächtigen die anerkannte Organisation mindestens dazu zu verlangen, dass die von ihr festgestellten Mängel hinsichtlich der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute behoben werden, und auf Antrag eines Hafenstaats entsprechende Überprüfungen durchzuführen.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).

(3) Jeder Mitgliedstaat führt Folgendes ein:

a) ein System, mit dem sichergestellt wird, dass die Tätigkeiten der anerkannten Organisationen angemessen sind, und dass Informationen über sämtliche geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften und einschlägigen internationalen Instrumente enthält, sowie

b) Verfahren für die Kommunikation mit solchen Organisationen und für deren Beaufsichtigung.

(4) Jeder Mitgliedstaat übermittelt dem Internationalen Arbeitsamt eine gültige Liste aller anerkannten Organisationen, die befugt sind, in seinem Namen tätig zu sein, und aktualisiert diese Liste laufend. In der Liste sind die Aufgaben dargelegt, zu deren Wahrnehmung die anerkannten Organisationen ermächtigt worden sind.

#### Artikel 5

### Beschwerdeverfahren an Bord, Beilegung von Beschwerden und Abhilfemaßnahmen

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass in seinen Rechts- und Verwaltungsvorschriften geeignete Beschwerdeverfahren an Bord vorgesehen sind.

(2) Geht bei einem Mitgliedstaat eine Beschwerde ein, die er nicht als offensichtlich unberechtigt erachtet, oder Beweismaterial, dass ein Schiff unter seiner Flagge nicht den Anforderungen der einschlägigen Teile von MLC 2006 genügt oder dass bei den Durchführungsmaßnahmen schwerwiegende Mängel bestehen, hat der Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Angelegenheit zu untersuchen und sicherzustellen, dass Maßnahmen zur Abstellung der festgestellten Mängel getroffen werden.

(3) Personal, das Beschwerden behandelt oder das Kennntnis von Beschwerden erhält, hat die Quelle einer Beschwerde, in der eine Gefahr oder ein Mangel im Zusammenhang mit den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute oder ein Verstoß gegen die Rechtsvorschriften behauptet wird, vertraulich zu behandeln und darf gegenüber dem Reeder, dem Vertreter des Reeders oder dem Betreiber des Schiffes keine Andeutung machen, dass eine Überprüfung infolge einer solchen Beschwerde vorgenommen worden ist.

#### Artikel 6

### Berichte

(1) Die Kommission geht in den Berichten, die sie nach Artikel 9 der Richtlinie 2009/21/EG zu erstellen hat, auch auf Fragen ein, die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen.

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis zum 31. Dezember 2018 einen Bericht über die Umsetzung und Anwendung der Regel 5.3 von MLC 2006 über Verantwortlichkeiten im Bereich der Vermittlung von Arbeitskräften vor. Dieser Bericht kann gegebenenfalls Vorschläge für Maßnahmen zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen im Seeschifffahrtssektor enthalten.

*Artikel 7***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 31. März 2015 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut jener Vorschriften mit.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 8***Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 9***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 20. November 2013.

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Der Präsident*

M. SCHULZ

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

V. LEŠKEVIČIUS

---

**Erklärung der Kommission**

„Die Kommission ist der Auffassung, dass der Titel den Anwendungsbereich der Richtlinie nicht angemessen wiedergibt.“

---



## RICHTLINIE 2013/56/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 20. November 2013

**zur Änderung der Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren hinsichtlich des Inverkehrbringens von Cadmium enthaltenden Gerätebatterien und -akkumulatoren, die zur Verwendung in schnurlosen Elektrowerkzeugen bestimmt sind, und von Knopfzellen mit geringem Quecksilbergehalt sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/603/EG der Kommission**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Übermittlung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> ist das Inverkehrbringen von Gerätebatterien und -akkumulatoren, die mehr als 0,002 Gewichtsprozent Cadmium enthalten, einschließlich solcher, die in Geräte eingebaut sind, verboten. Gerätebatterien und -akkumulatoren, die zur Verwendung in schnurlosen Elektrowerkzeugen bestimmt sind, werden jedoch von diesem Verbot ausgenommen.

(2) Die Kommission hat diese Ausnahmeregelung gemäß Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie 2006/66/EG im Hinblick auf ein Verbot von Cadmium in Batterien und Akkumulatoren überprüft.

(3) Diese Überprüfung hat ergeben, dass im Hinblick auf eine schrittweise Verringerung der Menge des in die Umwelt freigesetzten Cadmiums das Verbot der Verwendung von

Cadmium auf zur Verwendung in schnurlosen Elektrowerkzeugen bestimmte Gerätebatterien und -akkumulatoren ausgeweitet werden sollte, da auf dem Markt mit Nickel-Metallhydrid- und Lithium-Ionen-Batterietechnologien cadmiumfreie Alternativen für diese Anwendungen verfügbar sind.

(4) Damit die Recyclingindustrie und die Verbraucher in der gesamten Wertschöpfungskette die einschlägigen Ersatztechnologien in allen Regionen der Union einheitlich weiter anpassen können, sollte die bestehende Ausnahmeregelung für Gerätebatterien und -akkumulatoren, die zur Verwendung in schnurlosen Elektrowerkzeugen bestimmt sind, bis zum 31. Dezember 2016 weiter gelten.

(5) Gemäß der Richtlinie 2006/66/EG ist das Inverkehrbringen aller Batterien und Akkumulatoren, die mehr als 0,0005 Gewichtsprozent Quecksilber enthalten, untersagt, unabhängig davon, ob sie in Geräte eingebaut sind oder nicht. Knopfzellen mit einem Quecksilberanteil von bis zu zwei Gewichtsprozent sind allerdings von diesem Verbot ausgenommen. Auf dem Knopfzellenmarkt in der Union findet bereits eine Verlagerung hin zu quecksilberfreien Knopfzellen statt. Daher ist es angebracht, den Vertrieb von Knopfzellen mit einem Quecksilberanteil von über 0,0005 Gewichtsprozent zu verbieten.

(6) Aufgrund des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon müssen die im Rahmen der Richtlinie 2006/66/EG an die Kommission übertragenen Befugnisse an die Artikel 290 und 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) angeglichen werden.

(7) Im Hinblick auf die Ergänzung oder Änderung der Richtlinie 2006/66/EG sollte der Kommission gemäß Artikel 290 AEUV die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten übertragen werden, die Kriterien für die Beurteilung der Frage, ob die Behandlung und das Recycling außerhalb der Union unter gleichwertigen Bedingungen erfolgen, die Angabe der Kapazität von Geräte- und Fahrzeugbatterien und -akkumulatoren sowie Ausnahmen von den Kennzeichnungsvorschriften betreffen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 229 vom 31.7.2012, S. 140.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 10. Oktober 2013 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 15. November 2013.

<sup>(3)</sup> Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren und zur Aufhebung der Richtlinie 91/157/EWG (ABl. L 266 vom 26.9.2006, S. 1).

- (8) Sofern angezeigt, sollten Vorschriften und Format für die Herstellerregistrierung den Registrierungsrichtlinien und dem Format entsprechen, die gemäß Artikel 16 Absatz 3 und Anhang X Teil A der Richtlinie 2012/19/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> festgelegt worden sind.
- (9) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2006/66/EG zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden in Bezug auf die Übergangsbestimmungen für Mindestsammelquoten, eine gemeinsame Methode für die Berechnung des Jahresabsatzes von Gerätebatterien und -akkumulatoren an Endnutzer, Einzelregeln für die Berechnung der Recyclingeffizienzen sowie einen Fragebogen oder ein Schema für die nationalen Durchführungsberichte. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup>, ausgeübt werden.
- (10) Die Richtlinie 2006/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> wurde mit Wirkung vom 12. Dezember 2010 durch die Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> ersetzt.
- (11) Die Richtlinie 2006/66/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Richtlinie 2006/66/EG wird wie folgt geändert:

##### 1. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

###### a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Das Verbot nach Absatz 1 Buchstabe a gilt bis zum 1. Oktober 2015 nicht für Knopfzellen mit einem Quecksilbergehalt von höchstens 2 Gewichtsprozent.“

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2012/19/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 über Elektro- und Elektronik-Altgeräte (ABl. L 197 vom 24.7.2012, S. 38).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

<sup>(3)</sup> Richtlinie 2006/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über Abfälle (ABl. L 114 vom 27.4.2006, S. 9).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3).

##### b) Absatz 3 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) schnurlose Elektrowerkzeuge; diese Ausnahme für schnurlose Elektrowerkzeuge gilt bis zum 31. Dezember 2016.“

##### c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Bezüglich Knopfzellen für Hörgeräte überprüft die Kommission die in Absatz 2 genannte Ausnahme fortlaufend und berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis zum 1. Oktober 2014 über die Verfügbarkeit von Knopfzellen für Hörgeräte, die den Anforderungen nach Absatz 1 Buchstabe a genügen. Wenn dies aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Knopfzellen für Hörgeräte, die den Anforderungen nach Absatz 1 Buchstabe a genügen, gerechtfertigt ist, fügt die Kommission ihrem Bericht einen geeigneten Vorschlag im Hinblick auf eine Verlängerung der Ausnahme für Knopfzellen für Hörgeräte von dem Verbot nach Absatz 2 bei.“

##### 2. Artikel 6 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Batterien und Akkumulatoren, die den Bestimmungen dieser Richtlinie nicht entsprechen, jedoch vor dem Zeitpunkt der Anwendung der jeweiligen Verbote in Artikel 4 rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden, dürfen weiterhin vermarktet werden, bis die Bestände aufgebraucht sind.“

##### 3. Artikel 10 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten Übergangsbestimmungen festlegen, um Schwierigkeiten eines Mitgliedstaats bei der Einhaltung der Anforderungen des Absatzes 2 zu begegnen, die sich aufgrund besonderer nationaler Gegebenheiten ergeben. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

Zur Gewährleistung einer einheitlichen Anwendung dieses Artikels stellt die Kommission bis zum 26. September 2007 im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Methode für die Berechnung des Jahresabsatzes von Gerätebatterien und -akkumulatoren an Endnutzer auf. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“



4. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

#### **Entnehmen von Abfallbatterien und -akkumulatoren**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Hersteller die Geräte so entwerfen, dass Altbatterien und -akkumulatoren problemlos entnommen werden können. Können die Altbatterien und -akkumulatoren von den Endnutzern nicht problemlos entnommen werden, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Hersteller die Geräte so entwerfen, dass Altbatterien und -akkumulatoren von qualifizierten Fachleuten, die vom Hersteller unabhängig sind, problemlos entnommen werden können. Geräten, in die Batterien und Akkumulatoren eingebaut sind, müssen Anweisungen beigefügt sein, wie diese Batterien und Akkumulatoren sicher von den Endnutzern oder unabhängigen qualifizierten Fachleuten entnommen werden können. Erforderlichenfalls enthalten die Anweisungen auch Angaben für die Endnutzer über die Typen der in das Gerät eingebauten Batterien und Akkumulatoren.

Die Bestimmungen des Absatzes 1 gelten nicht, wenn aus Gründen der Sicherheit, der Leistung, aus medizinischen Gründen oder aus Gründen der Vollständigkeit von Daten eine ununterbrochene Stromversorgung notwendig und eine ständige Verbindung zwischen dem Gerät und der Batterie oder dem Akkumulator erforderlich ist.“

5. Artikel 12 Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Die Kommission erlässt bis zum 26. März 2010 im Wege von Durchführungsrechtsakten Einzelregeln für die Berechnung der Recyclingeffizienzen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

6. Artikel 12 Absatz 7 wird gestrichen;

7. Artikel 15 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23a delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen nähere Vorschriften festgelegt werden, die die Vorschriften in Absatz 2 des vorliegenden Artikels ergänzen, insbesondere Kriterien für die Beurteilung der Frage, ob entsprechende Bedingungen gemäß dem genannten Absatz vorliegen.“

8. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

#### **Registrierung**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Hersteller registriert ist. Die Registrierung unterliegt in jedem Mitgliedstaat den gleichen Verfahrensanforderungen gemäß Anhang IV.“

9. Artikel 18 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Entwürfe von Maßnahmen für Ausnahmen gemäß Absatz 1 zusammen mit einer Begründung und teilen sie der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mit.“

10. Artikel 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bis zum 26. September 2009 auf allen Geräte- und Fahrzeugbatterien und -akkumulatoren ihre Kapazität in sichtbarer, lesbarer und unauslöschlicher Form angegeben ist. Die Kommission erhält die Befugnis zum Erlass von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 23a, mit denen bis zum 26. März 2009 die Einzelheiten der Umsetzung dieser Verpflichtung, einschließlich harmonisierter Verfahren für die Bestimmung von Kapazität und fachgerechter Verwendung, festgelegt werden.“

b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23a delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen Ausnahmen von den Kennzeichnungsvorschriften gemäß dem vorliegenden Artikel gewährt werden. Im Rahmen der Erstellung dieser delegierten Rechtsakte konsultiert die Kommission die einschlägigen Interessenträger, insbesondere Hersteller, Rücknahmestellen, Recyclingbetriebe, Betreiber von Behandlungsanlagen, Umweltorganisationen, Verbraucherverbände und Arbeitnehmerorganisationen.“

11. Artikel 22 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Berichte werden auf der Grundlage eines Fragebogens oder eines Schemas erstellt. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten den Fragebogen oder das Schema für diese Berichte fest. Diese Durchführungsrechte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Der Fragebogen oder das Schema wird den Mitgliedstaaten sechs Monate vor Beginn des ersten Berichtszeitraums übermittelt.“

12. Der folgende Artikel wird hinzugefügt:

„Artikel 23a

#### **Befugnisübertragung**

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 15 Absatz 3 und Artikel 21 Absätze 2 und 7 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 30. Dezember 2013 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 15 Absatz 3 und Artikel 21 Absätze 2 und 7 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 15 Absatz 3 oder Artikel 21 Absätze 2 und 7 erlassen worden ist, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

13. Artikel 24 erhält folgende Fassung:

„Artikel 24

#### **Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 39 der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*).

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

(\*) Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABL L 312 vom 22.11.2008, S. 3).

(\*\*) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABL L 55 vom 28.2.2011, S. 13).“

14. Folgender Anhang wird angefügt:

„ANHANG IV

Verfahrensanforderungen für die Registrierung

#### 1. Anforderungen für die Registrierung

Die Registrierung der Hersteller von Batterien und Akkumulatoren erfolgt über die einzelstaatlichen Behörden oder von den Mitgliedstaaten zugelassene nationale Organisationen für die Herstellerverantwortung (im Folgenden „Registrierungsstellen“), entweder auf schriftlichem oder auf elektronischem Wege.

Das Registrierungsverfahren kann Teil eines anderen Hersteller-Registrierungsverfahrens sein.

Hersteller von Batterien und Akkumulatoren müssen sich in einem Mitgliedstaat, in dem sie Batterien und Akkumulatoren zum ersten Mal gewerbsmäßig auf den Markt bringen, nur einmal registrieren lassen und erhalten dabei eine Registrierungsnummer.

#### 2. Von den Herstellern zu machende Angaben

Hersteller von Batterien und Akkumulatoren machen den Registrierungsstellen folgende Angaben:

i) Name des Herstellers und (soweit bekannt) Handelsmarke, unter der er in dem Mitgliedstaat tätig ist;

ii) Anschrift(en) des Herstellers: Postleitzahl und Ort, Straßename und Hausnummer, Land, Internetadresse, Telefonnummer sowie eine Kontaktperson, Fax-Nummer und E-Mail-Adresse des Herstellers, soweit bekannt;

iii) Angaben zu der Art der Batterien und Akkumulatoren, die von dem Hersteller auf den Markt gebracht werden: Gerätebatterien und -akkumulatoren, industrielle Batterien und Akkumulatoren oder Fahrzeugbatterien und -akkumulatoren;

- iv) Angaben darüber, wie der Hersteller seine Verpflichtungen erfüllt: durch ein individuelles oder durch ein kollektives System;
- v) Datum des Registrierungsantrags;
- vi) nationale Kennnummer des Herstellers, einschließlich der europäischen oder nationalen Steuernummer des Herstellers (fakultativ);
- vii) Erklärung, dass die übermittelten Angaben wahrheitsgemäß sind.

Für die Zwecke der Registrierung gemäß Nummer 1 Unterabsatz 2 sind Hersteller von Batterien und Akkumulatoren nicht verpflichtet, über die in Nummer 2 Ziffern i bis vii aufgeführten Angaben hinausgehende Angaben zu machen.

### 3. Registrierungsgebühren

Registrierungsstellen können nur Registrierungsgebühren erheben, wenn diese kostenbezogen und angemessen sind.

Registrierungsstellen, die Registrierungsgebühren erheben, setzen die zuständigen einzelstaatlichen Behörden über die Methode der Kostenberechnung für die Gebühren in Kenntnis.

### 4. Änderung der registrierten Angaben

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Hersteller die Registrierungsstellen über eine Änderung der gemäß Nummer 2 Ziffern i bis vii übermittelten Daten innerhalb eines Monats nach der Änderung in Kenntnis setzen.

### 5. Aufhebung der Registrierung

Stellt ein Hersteller seine Tätigkeit in einem Mitgliedstaat ein, so lässt er die Registrierung durch eine entsprechende Mitteilung an die Registrierungsstelle aufheben.“

## Artikel 2

### **Aufhebung der Entscheidung 2009/603/EG der Kommission**

Die Entscheidung 2009/603/EG <sup>(1)</sup> wird mit Wirkung vom 1. Juli 2015 aufgehoben.

## Artikel 3

### **Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um Artikel 1 dieser Richtlinie bis zum 1. Juli 2015 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

## Artikel 4

### **Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

## Artikel 5

### **Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 20. November 2013.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

Der Präsident

M. SCHULZ

*Im Namen des Rates*

Der Präsident

V. LEŠKEVIČIUS

<sup>(1)</sup> Entscheidung 2009/603/EG der Kommission vom 5. August 2009 zur Festlegung von Anforderungen für die Registrierung der Hersteller von Batterien und Akkumulatoren gemäß der Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rat (ABl. L 206 vom 8.8.2009, S. 13).

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1277/2013 DER KOMMISSION

vom 9. Dezember 2013

zur Genehmigung einer Anhebung der Grenzwerte für die Anreicherung von Wein aus Trauben der Ernte 2013 in bestimmten Weinanbaugebieten oder Teilen davon

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 121 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Anhang XVa Abschnitt A Nummer 3 der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 können die Mitgliedstaaten in Jahren mit außergewöhnlich ungünstigen Witterungsverhältnissen beantragen, dass die Grenzwerte für die Erhöhung des Alkoholgehalts (Anreicherung) um 0,5 % vol. angehoben werden.
- (2) Die Tschechische Republik, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Ungarn, Österreich und die Slowakei haben eine solche Anhebung der Anreicherungsgrenzwerte für Wein aus Trauben der Ernte 2013 beantragt, da während der Vegetationsperiode außergewöhnlich ungünstige Witterungsverhältnisse herrschten. Die Tschechische Republik, Deutschland, Kroatien, Luxemburg, Ungarn, Österreich und die Slowakei stellten ihren Antrag für ihre gesamten Weinbaugebiete, während der Antrag Frankreichs einige Gemeinden im Departement Gironde betraf.
- (3) Aufgrund der außergewöhnlich ungünstigen Witterungsverhältnisse im Jahr 2013 reichen die in Anhang XVa Abschnitt A Nummer 2 der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 festgesetzten Grenzwerte für die Erhöhung des natürlichen Alkoholgehalts nicht aus, um in bestimmten Weinanbaugebieten oder Teilen davon die Erzeugung von Wein mit einem angemessenen Gesamtalkoholgehalt, für den normalerweise eine Marktnachfrage bestehen würde, zu ermöglichen.

- (4) Ziel von Anhang XVa der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 ist, der Anreicherung von Wein entgegenzuwirken und sie zu begrenzen; wegen des Ausnahmeharakters der in Abschnitt A Nummer 3 des Anhangs vorgesehenen Abweichung sollten Genehmigungen zur Erhöhung der Anreicherungsgrenzwerte für Wein nur für Weinanbaugebiete oder Teile davon erteilt werden, die von außergewöhnlich ungünstigen Witterungsverhältnissen betroffen sind. In Frankreich sollte die Genehmigung daher nur für eine begrenzte Zahl von Gemeinden im Departement Gironde erteilt werden, die von solchen Witterungsverhältnissen betroffen waren.
- (5) Es ist daher angezeigt, eine Anhebung der Grenzwerte für die Anreicherung von Wein aus Trauben der Ernte 2013 in Weinanbaugebieten oder Teilen davon in der Tschechischen Republik, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Ungarn, Österreich und der Slowakei zu genehmigen.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für die gemeinsame Organisation der Agrarmärkte —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Abweichend von Anhang XVa Abschnitt A Nummer 2 der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 darf in den im Anhang der vorliegenden Verordnung aufgeführten Weinanbaugebieten bzw. Teilen davon die Erhöhung des natürlichen Alkoholgehalts der im Jahr 2013 geernteten frischen Weintrauben sowie des Traubenmostes, des teilweise gegorenen Traubenmostes, des Jungweins und des Weins, soweit diese Erzeugnisse aus Trauben der Ernte 2013 gewonnen worden sind, folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

- a) 3,5 % vol. in Weinbauzone A gemäß Anhang XIb der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007,
- b) 2,5 % vol. in Weinbauzone B gemäß Anhang XIb der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007,
- c) 2,0 % vol. in den Weinbauzonen CI und CII gemäß Anhang XIb der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007.

<sup>(1)</sup> ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 9. Dezember 2013

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

José Manuel BARROSO

---



## ANHANG

**Weinanbaugebiete oder Teile davon, in denen die Anhebung des Anreicherungsgrenzwerts gemäß Artikel 1 zulässig ist**

Mitgliedstaat	Weinanbaugebiete oder Teile davon (Weinbauzone)
Tschechische Republik	Alle Weinanbaugebiete (Zonen A und B)
Deutschland	Alle Weinanbaugebiete (Zonen A und B)
Frankreich	Die folgenden Gemeinden im Departement 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, Faleyras, Francs, Gardegan-et-Tourtirac, Grézillac, Guillac, Haux, La Brède, Langoiran, Lestiac-sur-Garonne, Lugaigac, Mouillac, Moliets-et-Villemartin, Naujan-et-Postiac, Paillet, Podensac, Portets, Pujols, Rions, Saint-Aubin-de-Branne, Sainte-Colombe, Saint-Étienne-de-Lisse, Sainte-Florence, Saint-Genès-de-Castillon, Saint-Genès-de-Lombaud, Saint-Jean-de-Blaignac, Saint-Léon, Saint-Magne-de-Castillon, Saint-Michel-de-Rieufret, Saint-Morillon, Saint-Pey-d'Armens, Saint-Philippe-d'Aiguille, Saint-Selve, Sainte-Terre, Les Salles-de-Castillon, La Sauve, Tabanac, Tizac-de-Curton, Le Tourne, Vignonet, Villenave-de-Rions und Virelade (Zone CI)
Kroatien	Alle Weinanbaugebiete (Zonen B, CI und CII)
Luxemburg	Alle Weinanbaugebiete (Zone A)
Ungarn	Alle Weinanbaugebiete (Zone CI)
Österreich	Alle Weinanbaugebiete (Zone B)
Slowakei	Alle Weinanbaugebiete (Zonen B und CI)

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1278/2013 DER KOMMISSION****vom 9. Dezember 2013****zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) <sup>(1)</sup>,gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 der Kommission vom 7. Juni 2011 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates für die Sektoren Obst und Gemüse und Verarbeitungserzeugnisse aus Obst und Gemüse <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 136 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 für die in ihrem Anhang XVI Teil A aufgeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt.

- (2) Gemäß Artikel 136 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 wird der pauschale Einfuhrwert an jedem Arbeitstag unter Berücksichtigung variabler Tageswerte berechnet. Die vorliegende Verordnung sollte daher am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Artikel 136 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind im Anhang der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 9. Dezember 2013

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,*

Jerzy PLEWA

*Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche  
Entwicklung*

<sup>(1)</sup> ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 157 vom 15.6.2011, S. 1.

## ANHANG

**Pauschale Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

(EUR/100 kg)

KN-Code	Drittland-Code <sup>(1)</sup>	Pauschaler Einfuhrwert
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
	ZZ	46,8
0805 20 10	AU	135,6
	MA	58,6
	ZZ	97,1
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 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> Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1833/2006 der Kommission (ABl. L 354 vom 14.12.2006, S. 19). Der Code „ZZ“ steht für „Andere Ursprünge“.

# RICHTLINIEN

## RICHTLINIE 2013/60/EU DER KOMMISSION

vom 27. November 2013

**zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen, der Richtlinie 2002/24/EG über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und der Richtlinie 2009/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 7,

gestützt auf die Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 17,

gestützt auf die Richtlinie 2009/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen<sup>(3)</sup>, insbesondere auf Artikel 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Europäische Union ist Vertragspartei des Übereinkommens der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“)<sup>(4)</sup>. Um die Rechtsvorschriften der Europäischen Union über Typgenehmigungen nach den Empfehlungen des Schlussberichts CARS 21: „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“ zu vereinfachen, sollten die maßgeblichen EU-Richtlinien durch die Aufnahme zusätzlicher UN/ECE-Regelungen in das Unionsrecht und durch die Übernahme dieser zusätzlichen Regelungen in geltende Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klasse L geändert werden, ohne jedoch das bestehende Schutzniveau zu senken. Um den

Verwaltungsaufwand in Verbindung mit den Verfahren zur Typgenehmigung zu verringern, sollte den Fahrzeugherstellern gestattet werden, Typgenehmigungen nach den in Artikel 1 dieser Richtlinie genannten geltenden UN/ECE-Regelungen zu beantragen.

- (2) In der Übergangszeit bis zum Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen<sup>(5)</sup>, mit der die UN/ECE-Regelung Nr. 41 „Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung“<sup>(6)</sup> verbindlich wird, sind die Anforderungen an die Geräuschemissionen von Krafträdern nach Kapitel 9 der Richtlinie 97/24/EG und nach Änderungsserie 04 der UN/ECE-Regelung Nr. 41 einschließlich der in Anhang 6 dieser UN/ECE-Regelung genannten Grenzwerte der Schallpegel bei neuen Fahrzeugtypen als gleichwertig zu betrachten.
- (3) Angesichts der unverhältnismäßig hohen Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxid-Emissionen der Fahrzeugklassen L1e, L2e und L6e (zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge) sollte die Umweltverträglichkeitsprüfung Typ I (Auspuffemissionen nach einem Kaltstart) dahin gehend geändert werden, dass — entsprechend den tatsächlichen Nutzungsbedingungen und angesichts der erheblichen Schadstoffemissionen unmittelbar nach dem Kaltstart und während der Aufwärmphase des Motors — mit den Emissionsmessungen sofort nach dem Kaltstart begonnen wird. Die Änderungen des Verfahrens zur Emissionsprüfung im Labor sollten in den Verwaltungsvorschriften entsprechend berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für die Angaben in der Übereinstimmungsbescheinigung und für das Formular zur Erfassung der Prüfergebnisse nach der Richtlinie 2002/24/EG.
- (4) Um gleiche Marktbedingungen für alle Hersteller und eine einheitliche Umweltfreundlichkeit von Fahrzeugen der Klassen L1e, L2e und L6e hinsichtlich der Kurbelgehäuseemissionen zu gewährleisten, sollte ferner von den Fahrzeugherstellern bei der Beantragung einer neuen

<sup>(1)</sup> ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 222 vom 25.8.2009, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 81.

<sup>(5)</sup> ABl. L 317 vom 14.11.2012, S. 1.

<sup>(6)</sup> ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

Typgenehmigung für die genannten Fahrzeugklassen die ausdrückliche Erklärung verlangt werden, dass aus dem Entlüftungssystem des Kurbelgehäuses keine Gase austreten, und damit implizit erklärt werden, dass das Kurbelgehäuse ordnungsgemäß versiegelt wurde und dass während der gesamten Nutzungsdauer der Fahrzeuge aus dem Kurbelgehäuse keine Gase unmittelbar in die umgebende Atmosphäre freigesetzt werden.

- (5) Um zum einen die Vereinbarkeit mit den Anforderungen der UN-Wirtschaftskommission für Europa im Hinblick auf den Anbau von Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen bei Fahrzeugen der Klasse L zu wahren und zum anderen die Sichtbarkeit dieser Fahrzeuge zu verbessern, sollten neue Typen dieser Fahrzeuge mit Beleuchtungseinrichtungen ausgerüstet sein, die sich nach den UN/ECE-Regelungen Nrn. 74 (Klasse L1e) <sup>(1)</sup> und 53 (Krafträder der Klasse L3e) <sup>(2)</sup> automatisch einschalten; alternativ können die Fahrzeuge mit speziellen Tagfahrleuchten nach den entsprechenden Vorschriften der UN/ECE-Regelung Nr. 87 <sup>(3)</sup> ausgestattet sein. Alle sonstigen Unterkategorien von Fahrzeugen der Klasse L sind mit einer Vorrichtung zum automatischen Einschalten des Abblendlichts oder — nach Ermessen des Herstellers — mit speziellen automatisch einschaltenden Tagfahrleuchten auszurüsten.
- (6) Mit dieser Richtlinie soll für Fahrzeuge der Klassen L1e, L2e und L6e, die unter die Richtlinie 2002/24/EG fallen, ausdrücklich die Euronorm eingeführt werden. In Übereinstimmungsbescheinigungen für Fahrzeuge mit einer Emissionsgenehmigung nach den früheren Bestimmungen sollte die Euronorm weiterhin freiwillig angegeben werden können.
- (7) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen stehen in Einklang mit der Stellungnahme des Technischen Ausschusses zur Anpassung an den technischen Fortschritt.
- (8) Damit die Mitgliedstaaten innerhalb der in dieser Richtlinie vorgesehenen Frist die Gesetze, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften annehmen können, die erforderlich sind, um der Richtlinie nachzukommen, sollte die Richtlinie am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Richtlinie 97/24/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 97/24/EG erhält folgende Fassung:

„(1) Nach Artikel 11 der Richtlinie 2002/24/EG wird die Gleichwertigkeit der Vorschriften der Kapitel 1 (Reifen), 2 (Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen) und 4 (Rückspiegel) sowie des Anhangs III von Kapitel 9 (zulässiger Geräuschpegel und Anforderungen an die Auspuffanlage von Kraftfahrzeugen) und des Kapitels 11 (Sicherheitsgurte) des Anhangs dieser Richtlinie und der Vorschriften der UN/ECE-Regelungen Nrn. 30 <sup>(1)</sup>, 54 <sup>(2)</sup>, 64 <sup>(3)</sup> und 75 <sup>(4)</sup> (Reifen), 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> und 82 <sup>(16)</sup> für Beleuchtungs- und

Lichtsignaleinrichtungen, 81 <sup>(17)</sup> für Rückspiegel, 16 <sup>(18)</sup> für Sicherheitsgurte und 41 <sup>(19)</sup> für Schallpegel von Kraftfahrzeugen anerkannt.

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

2. Die Anhänge I, II und IV von Kapitel 5 der Richtlinie 97/24/EG werden gemäß Anhang I dieser Richtlinie geändert.

#### Artikel 2

Die Anhänge IV und VII der Richtlinie 2002/24/EG werden gemäß Anhang II dieser Richtlinie geändert.

#### Artikel 3

Die Anhänge I bis VI der Richtlinie 2009/67/EG werden gemäß Anhang III dieser Richtlinie geändert.

#### Artikel 4

(1) Im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung und zur Erhöhung der Funktionssicherheit erteilen die Mitgliedstaaten ab dem 1. Juli 2014 keinerlei EG-Typgenehmigungen mehr für neue Typen zwei- oder dreirädriger Kraftfahrzeuge, wenn die Vorschriften der Richtlinien 2002/24/EG und 97/24/EG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie nicht eingehalten werden.

(2) Ab dem 1. Juli 2014 werden Übereinstimmungsbescheinigungen für Fahrzeuge ausgestellt, die die Bestimmungen der Richtlinie 97/24/EG in der durch Anhang II Nummer 1 der vorliegenden Richtlinie geänderten Fassung erfüllen.

#### Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 30. Juni 2014 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 166 vom 18.6.2013, S. 88.

<sup>(2)</sup> ABl. L 166 vom 18.6.2013, S. 55.

<sup>(3)</sup> ABl. L 164 vom 30.6.2010, S. 46.



*Artikel 6*

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 7*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 27. November 2013

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
José Manuel BARROSO

---

## ANHANG I

Die Anhänge I, II und IV von Kapitel 5 der Richtlinie 97/24/EG werden wie folgt geändert:

1. Kapitel 5 Anhang I der Richtlinie 97/24/EG wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 2.2 bis 2.2.1.2.2 erhalten folgende Fassung:

„2.2. **Beschreibung der Prüfungen**

- 2.2.1. Fahrzeuge der Klassen L1e, L2e und L6e, die die Anforderungen der Euronorm Euro 3 erfüllen, werden den folgenden Prüfungen der Typen I und II unterzogen:
- 2.2.1.1. Prüfung Typ I (Prüfung der durchschnittlichen Emission luftverunreinigender Gase in Ortschaften mit hoher Verkehrsdichte nach einem Kaltstart)
- 2.2.1.1.1. Das Prüffahrzeug wird auf einen Rollenprüfstand gebracht, der eine Bremse und ein Schwungrad aufweist. Danach wird das folgende Prüfverfahren durchgeführt:
- 2.2.1.1.1.1. Kaltstartprüfungsphase 1 wird mit vier Grundzyklen ohne Unterbrechungen und mit einer Gesamtdauer von 448 Sekunden durchgeführt;
- 2.2.1.1.1.2. Unmittelbar im Anschluss an die Kaltstartprüfungsphase 1 wird eine vier Grundzyklen umfassende Warmstartprüfungsphase 2 mit einer Dauer von insgesamt 448 Sekunden durchgeführt. Warmstartprüfungsphase 2 erfolgt ohne Unterbrechungen.
- 2.2.1.1.1.3. Jeder Grundzyklus in der Kaltstartprüfungsphase 1 und in der Warmstartprüfungsphase 2 setzt sich aus sieben Prüfungsabschnitten zusammen (Leerlauf, Beschleunigung, konstante Geschwindigkeit, Verzögerung, konstante Geschwindigkeit, Verzögerung, Leerlauf). In der Kaltstartprüfungsphase 1 und der Warmstartprüfungsphase 2 sind die Abgase des Fahrzeugs so mit Frischluft zu verdünnen, dass ein konstanter Gemisch-Volumenstrom erzielt wird.
- 2.2.1.1.1.4. In der Prüfung Typ I:
- 2.2.1.1.1.4.1. Aus dem Gemisch aus Abgasen und Verdünnungsluft wird in Kaltstartphase 1 eine konstante Probenmenge in Beutel Nr. 1 gesammelt. Aus dem Gemisch aus Abgasen und Verdünnungsluft wird in Warmstartphase 2 eine konstante Probenmenge in Beutel Nr. 2 gesammelt. Nacheinander werden die Konzentrationen an Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen (insgesamt), Stickoxiden und Kohlendioxid in den Beuteln Nr. 1 und Nr. 2 jeweils getrennt ermittelt.
- 2.2.1.1.1.4.2. Das Gesamtvolumen des Gemischs in den einzelnen Beuteln wird gemessen und zu einem Gesamtvolumen der Beutel addiert.
- 2.2.1.1.1.4.3. Am Ende jeder Prüfungsphase wird die tatsächlich zurückgelegte Strecke anhand des aufgezeichneten Gesamtwerts des Umdrehungszählers ermittelt, der von der Rolle des Prüfstandes angetrieben wird.
- 2.2.1.1.2. Die Prüfung ist nach dem in Anlage 1 beschriebenen Prüfverfahren durchzuführen. Zur Sammlung und Analyse der Abgase sind die vorgeschriebenen Verfahren anzuwenden.
- 2.2.1.1.3. Vorbehaltlich der Bestimmungen nach Nummer 2.2.1.1.4 ist die Prüfung dreimal durchzuführen. Bei jeder Prüfung muss die ermittelte Gesamtmenge an Kohlenmonoxid sowie an Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden unter den in der nachstehenden Tabelle angegebenen Grenzwerten der Euronorm Euro 3 liegen.
- 2.2.1.1.3.1.

*Tabelle 1*

**Grenzwerte der Euronorm Euro 3 für die Fahrzeugklassen L1e, L2e und L6e**

Betriebslaubnis und Übereinstimmung der Produktion	
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> Für dreirädrige Kleinkrafträder (L2e) und leichte Vierradfahrzeuge (L6e) liegt der Grenzwert für den CO-Gehalt bei 3,5 g/km.

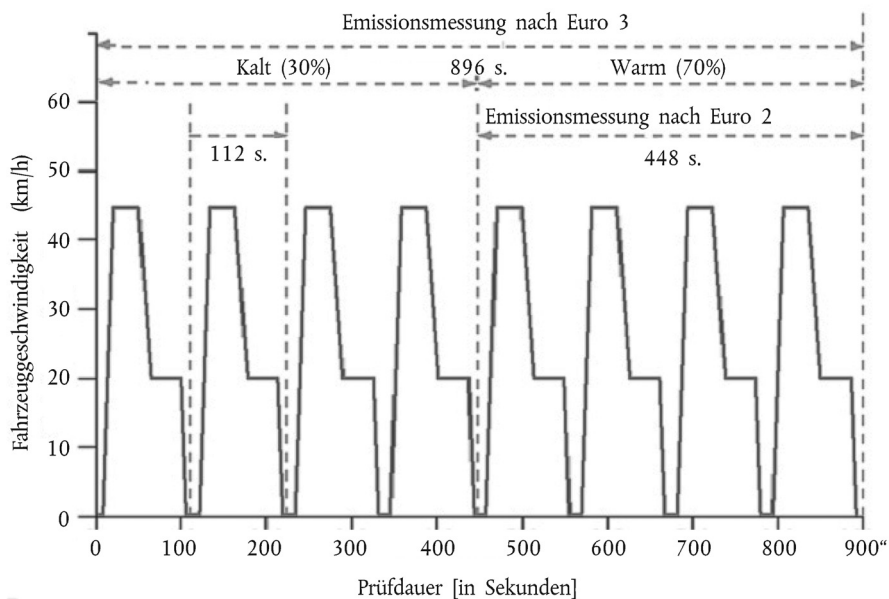
- 2.2.1.1.3.2. Bei jedem der obengenannten Schadstoffe darf jedoch eines der drei gemessenen Ergebnisse den für das betreffende Kleinkraftrad zulässigen Grenzwert um maximal 10 % übersteigen, falls das arithmetische Mittel der drei Ergebnisse unter dem zulässigen Grenzwert liegt. Werden die zulässigen Grenzwerte bei mehreren Schadstoffen überschritten, so dürfen diese Überschreitungen sowohl bei ein und derselben Prüfung als auch bei verschiedenen Prüfungen auftreten.

- 2.2.1.1.4. Die Anzahl der nach Nummer 2.2.1.1.3 vorgeschriebenen Prüfungen wird unter den nachstehend festgelegten Bedingungen verringert, wobei  $V_1$  das Ergebnis der ersten Prüfung und  $V_2$  das Ergebnis der zweiten Prüfung für jeden der unter Nummer 2.2.1.1.3 genannten Schadstoffe bedeutet.
- 2.2.1.1.4.1. Falls für alle betreffenden Schadstoffe  $V_1 \leq 0,70$  L ist, wird nur eine einzige Prüfung durchgeführt.
- 2.2.1.1.4.2. Es werden nur zwei Prüfungen durchgeführt, falls für alle betreffenden Schadstoffe  $V_1 \leq 0,85$  L ist, jedoch bei mindestens einem dieser Schadstoffe  $V_1 > 0,70$  L ist. Außerdem muss für jeden der betreffenden Schadstoffe  $V_2$  den Bedingungen  $V_1 + V_2 < 1,70$  L und  $V_2 < L$  genügen.
- 2.2.1.1.5. Ein Fahrzeug der Klasse L1e, L2e oder L6e, das die unter Nummer 2.2.1.1.3.1 genannten Grenzwerte für die Euronorm Euro 3 und die Anforderungen der Prüfung Typ I erfüllt, erhält die Typgenehmigung nach der Euronorm Euro 3.
- 2.2.1.2. Prüfung Typ II (Prüfung der Emission von Kohlenmonoxid und unverbrannten Kohlenwasserstoffen im Leerlauf).
- 2.2.1.2.1. Die Masse an Kohlenmonoxid und unverbrannten Kohlenwasserstoffen, die im Leerlauf des Motors über einen Zeitraum von einer Minute emittiert wird, ist aufzuzeichnen.
- 2.2.1.2.2. Diese Prüfung wird nach dem Verfahren gemäß Anlage 2 durchgeführt.“
- b) Anhang I Nummern 4.2 bis 4.2.3 erhalten folgende Fassung:
- „4.2. **Abgasauffangeinrichtung**
- Die Abgasauffangvorrichtung umfasst die nachfolgenden Teile (siehe Unteranlagen 2 und 3):
- 4.2.1. eine Vorrichtung, mit der sich alle während der Prüfung emittierten Abgase ohne Veränderung des Umgebungsdrucks an dem bzw. den Auspuffendrohr(en) des Kleinkraftrads auffangen lassen;
- 4.2.2. ein Verbindungsrohr zwischen der Abgasauffangvorrichtung und dem Abgasentnahmesystem; dieses Verbindungsrohr und die Abgasauffangvorrichtung müssen aus nichtrostendem Stahl oder aus einem anderen Werkstoff gefertigt sein, der die Zusammensetzung der aufgefangenen Abgase nicht verändert und der Temperatur dieser Abgase standhält;
- 4.2.3. eine Vorrichtung zum Ansaugen der verdünnten Abgase; diese Vorrichtung muss eine konstante und ausreichende Förderleistung aufweisen, damit gewährleistet ist, dass die gesamten Abgase angesaugt werden;“
- c) Anhang I Nummern 4.2.4 bis 4.2.8 erhalten folgende Fassung:
- „4.2.4. eine in Höhe der Abgasauffangvorrichtung außerhalb dieser Vorrichtung angebrachte Sonde, mit der sich über eine Pumpe, einen Filter und ein Durchflussmessgerät während der Prüfdauer eine mengenmäßig konstante Probe der Verdünnungsluft entnehmen lässt;
- 4.2.5. eine gegen den Strom der verdünnten Abgase gerichtete Sonde, mit der sich während der Prüfdauer erforderlichenfalls über einen Filter, ein Durchflussmessgerät und eine Pumpe eine mengenmäßig konstante Probe des Gemischs entnehmen lässt. Die Gasstrom-Durchflussmenge in den beiden genannten Probenahmesystemen muss mindestens 150 l/h betragen;
- 4.2.6. Dreiwegeventile in den obengenannten Probenahmeleitungen, die den Probenahmenstrom entweder in die Atmosphäre oder aber während der Prüfdauer in die jeweiligen Auffangbeutel lenken;
- 4.2.7. gasdichte Auffangbeutel, in denen das Gemisch aus verdünnten Abgasen und Verdünnungsluft aufgefangen wird. Die Beutel müssen gegenüber den betreffenden Schadstoffen inert und groß genug bemessen sein, damit der normale Probenstrom nicht beeinträchtigt wird. Es muss jeweils mindestens ein getrennter Auffangbeutel (Beutel Nr. 1) für die Kaltstartprüfungsphase 1 und ein getrennter Auffangbeutel (Beutel Nr. 2) für die Warmstartprüfungsphase 2 vorhanden sein;
- 4.2.7.1. diese Auffangbeutel müssen über eine Schließautomatik verfügen und sich mit Schnellverschluss gasdicht entweder an die Probenahmeleitung oder am Ende der Prüfung an den Analysenkreislauf anschließen lassen;

- 4.2.7.1.1. die Schließautomatik an Beutel Nr. 1 schließt 448 Sekunden nach Beginn der Prüfung Typ I;
- 4.2.7.1.2. Die Schließautomatik an Beutel Nr. 2 öffnet sich unmittelbar nach dem Verschließen von Beutel Nr. 1 und schließt 896 Sekunden nach Beginn der Prüfung Typ I;
- 4.2.8. Der Prüfaufbau muss die Messung des Gesamtvolumens der verdünnten Abgase ermöglichen, die das Abgasentnahmesystem während der Prüfung durchströmen. Das System zur Verdünnung der Abgase erfüllt die Anforderungen des Anhangs I Kapitel 6 Anlage 2 der UN/ECE-Regelung Nr. 83.

4.2.9. *Abbildung 1*

**Probennahmen zur Messung der Schadstoffemissionen für die Euronorm Euro 3 im Vergleich zur Probennahme für die Euronorm Euro 2 bei den Fahrzeugklassen L1e, L2e und L6e**



d) In Anlage 1 wird die folgende Nummer 4.3.3 eingefügt:

„4.3.3 Die Analysegeräte können die in den Beuteln Nr. 1 und Nr. 2 aufgefangenen Proben des Abgas-/Verdünnungsluftgemischs getrennt messen.“

e) In Anlage 1 erhalten die Nummern 5.4 bis 5.4.3 folgende Fassung:

„5.4. **Vorbereitung des Prüffahrzeugs**

- 5.4.1. Der Reifendruck des Prüffahrzeugs muss dem vom Hersteller für normalen Fahrbetrieb angegebenen Druck entsprechen. Ist jedoch der Durchmesser der Rolle kleiner als 500 mm, kann der Reifendruck um 30 bis 50 % erhöht werden.
- 5.4.2. Kraftstoffbehälter werden über dafür vorgesehene Ablasshähne entleert und mit dem in Anhang IV angegebenen Prüfkraftstoff gefüllt.
- 5.4.3. Das Prüffahrzeug wird zum Prüfgelände gebracht; anschließend werden die folgenden Schritte durchgeführt:“

f) Die folgenden Nummern 5.4.3.1 bis 5.4.3.5 werden in Anlage 1 eingefügt:

- „5.4.3.1. Das Prüffahrzeug wird auf einen Rollenprüfstand gefahren oder geschoben und durchläuft den unter Nummer 2.1 beschriebenen Prüfungszyklus. Das Fahrzeug braucht nicht kalt zu sein, und mithilfe des Fahrzeugs kann die Leistung des Prüfstands eingestellt werden.
- 5.4.3.2. Die Achslast auf dem Antriebsrad muss auf  $\pm 3$  kg genau der Achslast bei einem Fahrzeug im normalen Fahrbetrieb mit einem 75 kg  $\pm 5$  kg schweren, aufrecht sitzenden Fahrer entsprechen.
- 5.4.3.3. Wird keine Emissionsprobe genommen, können an Prüfpunkten Probedurchläufe über den unter Nummer 2.1 beschriebenen Prüfungszyklus durchgeführt werden, um die Drosselstellung zu ermitteln, die mindestens erforderlich ist, damit die jeweils angemessene Drehzahl aufrechterhalten werden kann.

- 5.4.3.4. Bevor das Prüffahrzeug in den Abkühlbereich gebracht wird, durchläuft das Prüffahrzeug vier aufeinanderfolgende Fahrzyklen von jeweils 112 Sekunden (siehe Nummer 2.1). Dieser vorbereitende Prüfungszyklus ist mit den unter den Nummern 5.1 und 5.2 beschriebenen Prüfstand-Einstellungen durchzuführen. Eine Messung der Auspuffabgase ist bei diesem vorbereitenden Prüfungszyklus nicht erforderlich.
- 5.4.3.5. Innerhalb von fünf Minuten nach dem Abschluss der Vorbereitung wird das Prüffahrzeug vom Prüfstand zum Abkühlbereich gefahren oder geschoben und dort abgestellt. Die Umgebungstemperatur im Abkühlbereich ist auf  $298 \text{ °K} \pm 5 \text{ °K}$  zu regeln. Das Fahrzeug steht vor Durchführung der Prüfung Typ I (Kaltstart) mindestens sechs Stunden und höchstens 36 Stunden bzw. bis die Motoröltemperatur ( $T_{Oil}$ ), die Kühlmitteltemperatur ( $T_{Coolant}$ ) oder die Temperatur an der Einschraubbohrung/Dichtung der Zündkerzen ( $T_{SP}$ ) (nur bei luftgekühlten Motoren) der Lufttemperatur im Abkühlbereich entspricht. Das jeweils gewählte Kriterium ist im Prüfbericht anzugeben.“
- g) In Anlage 1 erhalten die Nummern 7.1 bis 7.1.3 folgende Fassung:
- „7.1. **Abgasentnahme**
- 7.1.1. Die Abgasentnahme beginnt, wie in Abschnitt 6.2.2 festgelegt, zu Beginn der Prüfung.
- 7.1.2. Die Beutel Nr. 1 und 2 werden hermetisch verschlossen; dabei ist zu verfahren, wie unter Nummer 4.2.7.1 beschrieben. In der Kaltstartprüfungsphase 1 und in der Warmstartprüfungsphase 2 sollen die Beutel nicht miteinander verbunden sein.
- 7.1.3. Am Ende des letzten Zyklus wird das Auffangsystem für verdünnte Abgase und Verdünnungsluft geschlossen, und die vom Motor erzeugten Abgase werden in die Atmosphäre abgeleitet.“
- h) In Anlage 1 erhält Nummer 7.2.4 folgende Fassung:
- „7.2.4. Die Konzentrationen an HC, CO, NOx und CO<sub>2</sub> in den Proben verdünnter Abgase und in den Auffangbeuteln für Verdünnungsluft werden anhand der von dem Messgerät angezeigten oder aufgezeichneten Werte unter Verwendung geeigneter Kalibrierkurven ermittelt.“
- i) In Anlage 1 erhalten die Nummern 8 bis 8.4.1 folgende Fassung:
- „8. BESTIMMUNG DER MENGE DER EMITTIERTEN LUFTVERUNREINIGENDEN GASE
- 8.1. Die Masse an abgegebenem CO<sub>2</sub> sowie die Massen der luftverunreinigenden Gase CO, HC und NOx werden gemäß den Nummern 8.2 bis 8.6 für die Beutel Nr. 1 und 2 getrennt ermittelt.
- 8.2. Die Masse des während der Prüfung abgegebenen Kohlenmonoxids wird anhand der folgenden Formel ermittelt:
- $$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$
- Dabei ist
- 8.2.1. CO<sub>m</sub> gleich der während der Prüfung abgegebenen Masse an Kohlenmonoxid in g/km; diese Masse ist für die einzelnen Phasen getrennt zu berechnen;
- 8.2.2. S<sub>X</sub> gleich der tatsächlich zurückgelegten Strecke in km, die durch Multiplikation der Gesamtzahl der auf dem Umdrehungszähler angezeigten Umdrehungen mit dem Abrollumfang der Rolle ermittelt wird.
- Dabei ist
- X = 1 für Kaltstartphase 1;
- X = 2 für Warmstartphase 2;
- 8.2.3. d<sub>CO</sub> gleich der Kohlenmonoxidichte bei einer Temperatur von 273,2 °K (0 °C) und einem Druck von 101,3 kPa (=  $1,250 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$ );
- 8.2.4. CO<sub>c</sub> gleich der Volumenkonzentration in ppm (parts per million) Kohlenmonoxid in den verdünnten Abgasen, mit Korrektur zur Berücksichtigung der Verunreinigung der Verdünnungsluft:

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



Dabei ist

- 8.2.4.1.  $CO_e$  gleich der Kohlenmonoxidkonzentration in ppm in der in Beutel  $S_a$  enthaltenen Probe der verdünnten Abgase;
- 8.2.4.2.  $CO_d$  gleich der Kohlenmonoxidkonzentration in ppm in der in Beutel  $S_b$  enthaltenen Probe der Verdünnungsluft;
- 8.2.4.3. DF gleich dem unter Nummer 8.6 definierten Koeffizienten.
- 8.2.5. V ist gleich dem in  $m^3$ /Phase ausgedrückten Volumen der verdünnten Abgase unter den Referenzbedingungen 273,2 °K (0 °C) und 101,3 kPa:

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

Dabei ist

- 8.2.5.1.  $V_0$  gleich dem während einer Umdrehung durch die Pumpe  $P_1$  beförderten Gasvolumen in  $m^3$ /Umdrehung. Dieses Volumen ist abhängig vom Differentialdruck zwischen dem Ansaug- und dem Austrittstutzen der Pumpe selbst;
- 8.2.5.2. N gleich der Zahl der durch die Pumpe  $P_1$  während der vier grundlegenden Prüfzyklen der einzelnen Phasen durchgeführten Umdrehungen;
- 8.2.5.3.  $P_a$  gleich dem Umgebungsdruck in kPa;
- 8.2.5.4.  $P_i$  gleich dem Mittelwert des Unterdrucks im Ansaugstutzen der Pumpe  $P_1$  ausgedrückt in kPa;
- 8.2.5.5.  $T_p$  (°C) gleich der im Ansaugstutzen der Pumpe  $P_1$  gemessenen Temperatur der verdünnten Abgase.
- 8.3. Die Masse der während der Prüfung durch die Auspuffanlage des Kleinkrafttrads abgegebenen unverbrannten Kohlenwasserstoffe ist anhand der folgenden Formel zu berechnen:

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

Dabei ist

- 8.3.1.  $HC_m$  gleich der während der Prüfung abgegebenen Masse an Kohlenwasserstoffen in g; diese Masse ist für die einzelnen Phasen getrennt zu berechnen;
- 8.3.2.  $S_X$  gleich der unter Nummer 8.2.2 definierten Strecke;
- 8.3.3.  $d_{HC}$  gleich der Dichte der Kohlenwasserstoffe bei einer Temperatur von 273,2 °K (0 °C) und einem Druck von 101,3 kPa (für Ottokraftstoff (E5) ( $C_1H_{1,89}O_{0,016}$ )) (= 631 g/ $m^3$ );
- 8.3.4.  $HC_c$  gleich der Konzentration der verdünnten Abgase, ausgedrückt in ppm Kohlenstoffäquivalent, mit Korrektur zur Berücksichtigung der Verdünnungsluft:

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

Dabei ist

- 8.3.4.1.  $HC_e$  gleich der Kohlenwasserstoffkonzentration in der in Beutel  $S_a$  enthaltenen Probe der verdünnten Abgase, ausgedrückt in ppm Kohlenstoffäquivalent;
- 8.3.4.2.  $HC_d$  gleich der Kohlenwasserstoffkonzentration in der in Beutel  $S_b$  enthaltenen Probe der Verdünnungsluft, ausgedrückt in ppm Kohlenstoffäquivalent;
- 8.3.4.3. DF gleich dem unter Nummer 8.6 definierten Koeffizienten.
- 8.3.5. V gleich dem unter Nummer 8.2.5 definierten Volumen.

- 8.4. Die Masse der während der Prüfung durch die Auspuffanlage des Kleinkraftrads abgegebenen Stickoxide ist anhand der folgenden Formel zu berechnen:

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

Dabei ist

- 8.4.1.  $NO_{xm}$  gleich der während der Prüfung abgegebenen Masse an Stickoxiden in g; diese Masse ist für die einzelnen Phasen getrennt zu berechnen;  
j) Die folgenden Nummern 8.4.2 bis 8.6.3 werden in Anlage 1 eingefügt:

- „8.4.2.  $S_X$  gleich der unter Nummer 8.2.2 definierten Strecke;  
8.4.3.  $d_{NO_2}$  gleich der Dichte der Stickoxide in den Abgasen in  $NO_2$ -Äquivalent bei einer Temperatur von 273,2 °K (0 °C) und einem Druck von 101,33 kPa (= 2,050 10<sup>3</sup> g/m<sup>3</sup>);  
8.4.4.  $NO_{xc}$  gleich der Stickoxidkonzentration in den verdünnten Abgasen, ausgedrückt in ppm, mit Korrektur zur Berücksichtigung der Verdünnungsluft:

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

Dabei ist

- 8.4.4.1.  $NO_{xe}$  gleich der Stickoxidkonzentration in der in Beutel  $S_a$  enthaltenen Probe der verdünnten Abgase, ausgedrückt in ppm;  
8.4.4.2.  $NO_{xd}$  gleich der Stickoxidkonzentration in der in Beutel  $S_b$  enthaltenen Probe der Verdünnungsluft, ausgedrückt in ppm;  
8.4.4.3. DF gleich dem unter Nummer 8.6 definierten Koeffizienten.  
8.4.5.  $K_h$  ist der Feuchtigkeitskorrekturfaktor.

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

Dabei ist

- 8.4.5.1. H gleich der absoluten Feuchtigkeit in Gramm Wasser pro kg trockener Luft (in g/kg).

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

Dabei ist

- 8.4.5.1.1. U gleich dem Feuchtigkeitsgehalt in Prozent;  
8.4.5.1.2.  $P_d$  gleich dem Sättigungsdampfdruck des Wassers bei Prüfungstemperatur in kPa;  
8.4.5.1.3.  $P_a$  gleich dem Umgebungsdruck in kPa;  
8.4.6. V gleich dem unter Nummer 8.2.5 definierten Volumen.  
8.5. Kohlendioxid ( $CO_2$ )

Die Masse des während der Prüfung durch die Auspuffanlage des Fahrzeugs abgegebenen Kohlendioxids wird anhand der folgenden Formel berechnet:

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

Dabei ist

- 8.5.1.  $CO_{2m}$  gleich der während der Prüfung abgegebenen Masse an Kohlendioxid in g; diese Masse ist für die einzelnen Phasen getrennt zu berechnen;
- 8.5.2.  $S_X$  gleich der unter Nummer 8.2.2 definierten Strecke;
- 8.5.3.  $V$  gleich dem unter Nummer 8.2.5 definierten Volumen;
- 8.5.4.  $d_{CO_2}$  gleich der Kohlendioxidichte bei einer Temperatur von 273,2 °K (0 °C) und einem Druck von 101,3 kPa ( $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$ );
- 8.5.5.  $CO_{2c}$  gleich der Konzentration der verdünnten Abgase, ausgedrückt in Prozent Kohlendioxidäquivalent, zur Berücksichtigung der Verdünnungsluft anhand der folgenden Gleichung korrigiert:

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

Dabei ist

- 8.5.5.1.  $CO_{2e}$  gleich der Kohlendioxidkonzentration in Prozent in der in (den) Beutel(n)  $S_a$  enthaltenen Probe der verdünnten Abgase;
- 8.5.5.2.  $CO_{2d}$  gleich der Kohlendioxidkonzentration in Prozent in der in (den) Beutel(n)  $S_b$  enthaltenen Probe der Verdünnungsluft;
- 8.5.5.3.  $DF$  gleich dem unter Nummer 8.6 definierten Koeffizienten.
- 8.6.  $DF$  ist ein anhand der folgenden Formel berechneter Koeffizient:

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

Dabei ist

- 8.6.1.  $C_{CO_2}$  gleich der  $CO_2$ -Konzentration in den verdünnten Abgasen in den Probenbeuteln in Volumenprozent;
- 8.6.2.  $C_{HC}$  gleich der HC-Konzentration in den verdünnten Abgasen in den Probenbeuteln in ppm Kohlenstoffäquivalent;
- 8.6.3.  $C_{CO}$  gleich der CO-Konzentration in den verdünnten Abgasen in den Probenbeuteln in ppm.“

k) In Anlage 1 erhält Nummer 9 folgende Fassung:

„9. Darstellung der Prüfergebnisse:

Das (durchschnittliche) Ergebnis wird für die Phase mit kaltem Motor als  $R_{X1}$  und für die Warmstartphase als  $R_{X2}$  angegeben (jeweils in g). Anhand dieser Emissionsergebnisse wird das endgültige Ergebnis der Prüfung Typ I  $R_X$  (in g/km) anhand der folgenden Gleichung berechnet:

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

Dabei ist

$X = \text{HC, CO, NO}_x \text{ oder CO}_2$

$R_{HC\_Cold} = HC_{mass\_cold\_phase\_1}$  (in g) und  $R_{HC\_Warm} = HC_{mass\_warm\_phase\_2}$  (in g), siehe Formel unter Nummer 8.3

$R_{CO\_Cold} = CO_{mass\_cold\_phase\_1}$  (in g) und  $R_{CO\_Warm} = CO_{mass\_warm\_phase\_2}$  (in g), siehe Formel unter Nummer 8.2

$R_{NOx\_Cold} = NOx_{mass\_cold\_phase\_1}$  (in g) und  $R_{NOx\_Warm} = NOx_{mass\_warm\_phase\_2}$  (in g), siehe Formel unter Nummer 8.4

$R_{CO_2\_Cold} = CO_{2mass\_cold\_phase\_1}$  (in g) und  $R_{CO_2\_Warm} = CO_{2mass\_warm\_phase\_2}$  (in g), siehe Formel unter Nummer 8.5

$S_T$ : Gesamtprüfstrecke =  $S_1 + S_2$  (tatsächlich vom Prüffahrzeug der Klasse L1e, L2e oder L6e zurückgelegte Strecke des gesamten Prüfungszyklus in Kaltstartphase 1 und Warmstartphase 2).“

l) In Anlage 1 wird die folgende Nummer 10 eingefügt:

„10. Kraftstoffverbrauch

Der Kraftstoffverbrauch ist aufgrund der Prüfergebnisse aus Nummer 9 wie folgt zu berechnen:

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

Dabei ist

FC = gleich dem Kraftstoffverbrauch in Liter pro 100 km;

D = gleich der Dichte des Prüfkraftstoffs in kg/l bei einer Temperatur von 288,2 °K (15 °C).“

m) Die folgende Anlage 3 wird eingefügt:

„Anlage 3

#### **Kurbelgehäuseemissionen und Auswertung der Prüfergebnisse hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs**

1. Bei Fahrzeugen der Klassen L1e, L2e und L6e, denen eine Typgenehmigung erteilt wurde, dürfen keine Kurbelgehäuseemissionen freigesetzt werden. Während der gesamten Nutzungsdauer dürfen Fahrzeuge der Klasse L Kurbelgehäuseemissionen nicht unmittelbar in die umgebende Atmosphäre freisetzen.
2. Auswertung der Ergebnisse von Prüfungen Typ I an Fahrzeugen der Klassen L1e, L2e und L6e hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs.
  - 2.1. Für die Typgenehmigung werden die vom Hersteller genannten Werte für CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch herangezogen, wenn diese Werte die vom technischen Dienst gemessenen Werte nicht um mehr als vier Prozent überschreiten. Die gemessenen Werte können jedoch beliebig niedriger sein.
  - 2.2. Überschreiten die gemessenen Werte für CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch die Herstellerangaben zu CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch um mehr als vier Prozent, wird das betreffende Fahrzeug einer erneuten Prüfung unterzogen.
  - 2.3. Überschreitet der Durchschnitt der Ergebnisse der beiden Prüfungen die Herstellerangaben nicht um mehr als vier Prozent, gelten für die Typgenehmigung die vom Hersteller angegebenen Werte.
  - 2.4. Überschreitet auch der Durchschnitt der Ergebnisse der beiden Prüfungen die Herstellerangaben um mehr als vier Prozent, wird das betreffende Fahrzeug einer letzten Prüfung unterzogen. In diesem Fall wird der Durchschnitt der Ergebnisse der drei durchgeführten Prüfungen für die Typgenehmigung festgehalten.“
2. Kapitel 5 Anhang II Nummer 2.2.1.1.7 der Richtlinie 97/24/EG wird wie folgt geändert:

„2.2.1.1.7. Die erfassten Daten werden in die betreffenden Abschnitte des in Anhang VII der Richtlinie 2002/24/EG genannten Dokuments eingetragen. Die entsprechende Euronorm wird unter Nummer 46.2 von Anhang IV der Richtlinie 2002/24/EG eingetragen; dabei sind die in der Fußnote zu dieser Nummer genannten Bestimmungen zu berücksichtigen.“
3. Kapitel 5 Anhang IV der Richtlinie 97/24/EG erhält folgende Fassung:

„ANHANG IV

#### **SPEZIFIKATIONEN DER BEZUGSKRAFTSTOFFE**

Die Merkmale der Bezugskraftstoffe Ottokraftstoff (E5) und Dieselloskraftstoff (B5) werden in Abschnitt A von Anhang IX der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission festgelegt (\*).

(\*) ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1.“

## ANHANG II

1. Anhang IV der Richtlinie 2002/24/EG wird wie folgt geändert:

a) Nummer 46 wird wie folgt geändert:

„46. Abgasverhalten <sup>(11)</sup>

46.1. Euronorm: ..... (1, 2 oder 3) <sup>(12)</sup>

46.2. Prüfung Typ I: CO: ..... g/km HC: ..... g/km NO<sub>x</sub> ..... g/km HC + NO<sub>x</sub>: ..... g/km <sup>(13)</sup>

46.3. Prüfung Typ II: CO <sup>(13)</sup>: ..... g/min HC <sup>(13)</sup>: ..... g/min

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

Sichtbare Luftverunreinigung durch Selbstzündungsmotoren:

Korrigierter Wert des Absorptionskoeffizienten: ..... m<sup>-1</sup>.

b) Die Fußnoten 12, 13 und 14 werden in Anhang IV der Richtlinie 2002/24/EG eingefügt:

„<sup>(12)</sup> Je nach Nummer der maßgeblichen Richtlinie und des letzten für die Genehmigung geltenden Änderungsrechtsakts ist die Erfüllung der Euronorm 1, 2 oder 3 wie folgt zu bestimmen:

Angabe der Euronorm nach Ermessen der Genehmigungsbehörde bei Genehmigungen, die vor dem 11. Dezember 2013 erteilt wurden;

werden die in Kapitel 5 Anhang I der Richtlinie 97/24/EG in der Tabelle unter Nummer 2.2.1.1.3 in Zeile 1 genannten Grenzwerte eingehalten, sind die Anforderungen der Euronorm ‚Euro 1‘ erfüllt; die Einhaltung der in der zweiten Zeile genannten Grenzwerte bedeutet, dass die Anforderungen der Euronorm ‚Euro 2‘ erfüllt werden;

werden sämtliche Voraussetzungen des Kapitels 5 Anhang I der Richtlinie 97/24/EG eingehalten und damit die Anforderungen der Euronorm ‚Euro 2‘ in Verbindung mit der Prüfmethode gemäß Anhang I der Richtlinie 2013/60/EU der Kommission (ABl. L 329 vom 10.12.2013, S. 15) erfüllt, sind die Anforderungen der Euronorm ‚Euro 3‘ erfüllt.

Die Einhaltung der Werte in der Tabelle unter Nummer 2.2.1.1.5 von Kapitel 5 Anhang II der Richtlinie 97/24/EG ist wie folgt zu verstehen:

— Werden die in Teil A der Tabelle unter Nummer 2.2.1.1.5 in den Zeilen zu den Klassen I (< 150 cm<sup>3</sup>) und II (≥ 150 cm<sup>3</sup>) genannten Grenzwerte eingehalten, sind die Anforderungen der Euronorm ‚Euro 2‘ erfüllt;

— werden die in Teil B der Tabelle unter Nummer 2.2.1.1.5 in den Zeilen zu den Klassen I (< 150 cm<sup>3</sup>) und II (≥ 150 cm<sup>3</sup>) genannten Grenzwerte eingehalten, sind die Anforderungen der Euronorm ‚Euro 3‘ erfüllt;

— werden die in Teil C der Tabelle unter Nummer 2.2.1.1.5 zu den Klassen I (v<sub>max</sub> < 130 km/h) und II (v<sub>max</sub> ≥ 130 km/h) genannten Grenzwerte eingehalten, sind die Anforderungen der Euronorm ‚Euro 3‘ erfüllt.

<sup>(13)</sup> Nur für Fahrzeuge der Klassen L1e, L2e und L6e, die die Bestimmungen der Richtlinie 97/24/EG in der durch Richtlinie 2013/60/EU geänderten Fassung erfüllen.

<sup>(14)</sup> Für Fahrzeuge der Klasse L, die unter Artikel 1 der Richtlinie 2002/24/EG fallen (außer Fahrzeugen der Klassen L1e, L2e und L6e).“

2. Anhang VII der Richtlinie 2002/24/EG wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 2 bis 2.2 erhalten folgende Fassung:

„2. Ergebnisse der Emissionsprüfungen

Nummer der maßgeblichen Richtlinie und ihrer für Typgenehmigungen relevanten Änderungsrechtsakte. Bei Richtlinien, die in zwei oder mehr Phasen umzusetzen sind, sind auch die jeweilige Umsetzungsstufe und die Euronorm anzugeben:

Variante/Version: .....

Euronorm (1): .....



## 2.1. Prüfung Typ I

CO: ..... g/km  
HC (3): ..... g/km  
NO<sub>x</sub> (3): ..... g/km  
HC + NO<sub>x</sub> (2): ..... g/km  
CO<sub>2</sub> (2): ..... g/km  
Kraftstoffverbrauch (2): ..... l/100km

## 2.2. Typ II

CO (g/min) (2) .....  
HC (g/min) (2) .....  
CO (vol.-%) (3) bei normaler Leerlaufdrehzahl .....  
Leerlaufdrehzahl (3) (4): .....  
CO (vol.-%) (3) bei hoher Leerlaufdrehzahl .....  
Leerlaufdrehzahl (3) (4): .....  
Motoröltemperatur (3) (5): .....“

b) Die Fußnoten in Anhang VII der Richtlinie 2002/24/EG werden wie folgt geändert:

„(1) Siehe Fußnote 12 in Anhang IV.

(2) Nur für Fahrzeuge der Klassen L1e, L2e und L6e.

(3) Für Fahrzeuge der Klasse L, die unter Artikel 1 der Richtlinie 2002/24/EG fallen (außer Fahrzeugen der Klassen L1e, L2e und L6e).

(4) Die Messtoleranz ist anzugeben.

(5) Nur für Viertaktmotoren.“

---

## ANHANG III

Die Anhänge I bis VI der Richtlinie 2009/67/EG werden wie folgt geändert:

1. Die Liste der Anhänge wird wie folgt geändert:

- a) Die Verweise auf die Anlagen 1 und 2 von Anhang II werden gestrichen.
- b) Die Verweise auf die Anlagen 1 und 2 von Anhang IV werden gestrichen.

2. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Die folgenden Nummern 16 bis 18 werden in Abschnitt A eingefügt:

„16. *Tagfahrleuchte*

eine nach vorn gerichtete Leuchte, die dazu dient, das Fahrzeug bei Fahrten am Tag besser kenntlich zu machen;

17. *Stopp-/Start-System*

ein System zum automatischen Abstellen und Starten des Motors, um die Leerlaufzeiten zu reduzieren und somit den Kraftstoffverbrauch sowie die Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern;

18. *Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs*

die Einrichtung, mit der die fahrzeugeigene Elektronikanlage vom ausgeschalteten Zustand (z. B. bei geparktem Fahrzeug in Abwesenheit des Fahrers) in den normalen Betriebszustand gebracht wird.“

b) In Abschnitt B erhält Nummer 10 folgende Fassung:

„10. Die elektrischen Verbindungen müssen so ausgeführt sein, dass die Begrenzungsleuchte bzw. — falls keine Begrenzungsleuchte vorhanden ist — der Scheinwerfer für Abblendlicht, die Schlussleuchte und die Beleuchtungseinrichtung für das hintere Kennzeichen nur gleichzeitig ein- und ausgeschaltet werden können.

Die Fahrzeuge werden ausgerüstet mit

- Tagfahrleuchten oder
- Scheinwerfern für Abblendlicht, die sich automatisch einschalten, wenn der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs betätigt wurde.“

c) In Abschnitt B erhält Nummer 11 folgende Fassung:

„11. Sofern keine besonderen Vorschriften bestehen, sind die elektrischen Verbindungen so auszuführen, dass der Scheinwerfer für Fernlicht, der Scheinwerfer für Abblendlicht und die Nebelscheinwerfer nur dann eingeschaltet werden können, wenn die unter Nummer 10 Absatz 1 genannten Leuchten ebenfalls eingeschaltet sind. Diese Bestimmung gilt jedoch nicht für Scheinwerfer für Fernlicht und Abblendlicht, wenn mit diesen kurze Blinksignale gegeben werden, oder wenn der Scheinwerfer für Abblendlicht und der Scheinwerfer für Fernlicht in kurzer Folge wechselweise eingeschaltet werden.“

d) In Abschnitt B werden die folgenden Nummern 15 bis 17 eingefügt:

„15. Fahrzeuge der Kategorien L1e und L3e können mit zusätzlichen hinteren und seitlichen retroreflektierenden Einrichtungen und Materialien ausgerüstet werden, wenn durch diese Einrichtungen und Materialien die Wirksamkeit der obligatorischen Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere Gepäckräume, -boxen und Satteltaschen können mit retroreflektierenden Materialien ausgerüstet werden, soweit sie dieselbe Farbe haben wie die an der betreffenden Stelle befindliche Beleuchtungseinrichtung.

16. Kein Fahrzeug kann mit zusätzlichen Lichtquellen ausgerüstet werden, deren Licht im normalen Fahrbetrieb unmittelbar und/oder mittelbar wahrgenommen werden kann; ausgenommen sind Lichtquellen zur Beleuchtung von Bedienteilen, Kontrollleuchten und Anzeigen oder der Beleuchtung des Fahrgastraums.

17. Erfolgt die automatische Einschaltung der Scheinwerfer oder der Tagfahrleuchten nur bei laufendem Motor, wird davon ausgegangen, dass eine Koppelung an die Aktivierung des Hauptkontrollschalters besteht. Dies gilt insbesondere für Fahrzeuge mit Elektromotor oder mit sonstigen alternativen Antriebssystemen und für Fahrzeuge mit einem automatischen Stopp-/Start-System.“

3. Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 1 bis 1.2 erhalten folgende Fassung:

„1. Fahrzeuge der Kategorie L1e erfüllen alle maßgeblichen Anforderungen der UN/ECE-Regelung Nr. 74. Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von  $\leq 25$  km/h müssen alle maßgeblichen Anforderungen für Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von  $> 25$  km/h erfüllen.

- 1.1. Bestehen keine spezifischen Anforderungen für Fahrzeuge der Kategorie L1e, sind diese Fahrzeuge mit einer Beleuchtungseinrichtung für das hintere Kennzeichen auszurüsten.
- 1.2. Enthält die UN/ECE-Regelung Nr. 74 keine spezifischen Anforderungen, können Fahrzeuge der Kategorie L1e mit Tagfahrleuchten ausgerüstet werden, die anstelle automatisch einschaltender Scheinwerfer aktiviert werden und die die Anforderungen der Nummern 6.15 bis 6.15.7 in Anhang III erfüllen.“
- b) Die Anlagen 1 und 2 werden gestrichen.
- c) Anlage 3 wird Anlage 1, und in der Liste der Anhänge werden Verweise auf diese Anlage entsprechend geändert.
- d) Anlage 4 wird Anlage 2, und in der Liste der Anhänge werden Verweise auf diese Anlage entsprechend geändert.
- e) In Anlage 2 wird die folgende Nummer 5.7 eingefügt:
- „5.7. Beleuchtungseinrichtung für das hintere Kennzeichen“.
- f) In Anlage 2 erhält Nummer 6.3 folgende Fassung:
- „6.3. Tagfahrleuchten: ja/nein (\*).“
4. Anhang III wird wie folgt geändert:
- a) Die folgende Nummer 1.8 wird eingefügt:
- „1.8. Beleuchtungseinrichtung für das hintere Kennzeichen“;
- b) Nummer 2.3 erhält folgende Fassung:
- „2.3. Tagfahrleuchten“;
- c) Nummer 6.1.10 erhält folgende Fassung:
- „6.1.10. Einschaltkontrolle: vorgeschrieben, wenn das Fahrzeug mit Scheinwerfern für Fernlicht ausgerüstet ist (blaue, nicht blinkende Kontrollleuchte).“;
- d) die folgende Nummer 6.1.11 wird eingefügt:
- „6.1.11. Sonstige Vorschriften:
- Die Scheinwerfer für Fernlicht von Fahrzeugen mit Neigungstendenz in Kurven können mit einem Anpassungssystem für die horizontale Neigung — *Horizontal Inclination Adjustment System* (HIAS) gemäß Absatz 2.25. der UN/ECE-Regelung Nr. 53 ausgerüstet werden, wenn alle Anforderungen in Bezug auf das HIAS nach dieser Regelung erfüllt sind.
  - Die Gesamtlichtstärke aller Scheinwerfer für Fernlicht, die gleichzeitig eingeschaltet werden können, darf maximal 430 000 cd betragen; diese Lichtstärke entspricht einem Bezugswert von 100.“;
- e) Nummer 6.2.3.1 erhält folgende Fassung:
- „6.2.3.1. In der Breite:
- Ein einzelner unabhängiger Scheinwerfer für Abblendlicht darf über, unter oder neben einer anderen vorderen Leuchte angebracht werden. Sind die Leuchten übereinander angeordnet, so muss sich der Bezugspunkt des Scheinwerfers für Abblendlicht in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befinden. Sind die Leuchten nebeneinander angeordnet, so müssen ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
  - Ein einzelner unabhängiger mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergebauter Scheinwerfer für Abblendlicht ist so anzubringen, dass sich sein Bezugspunkt in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befindet. Ist das Fahrzeug jedoch mit einer weiteren vorderen Leuchte neben dem Scheinwerfer für Abblendlicht ausgerüstet, müssen die Bezugspunkte der beiden Leuchten symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
  - Zwei Scheinwerfer für Abblendlicht, von denen keiner, einer oder beide mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergebaut sind, sind so anzubauen, dass ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
  - Sind zwei Scheinwerfer für Abblendlicht vorhanden, darf der seitliche Abstand zwischen den Außenkanten der Lichtaustrittsflächen und den äußersten Punkten der Fahrzeugbreite über alles höchstens 400 mm betragen.“;
- f) Nummer 6.2.11 erhält folgende Fassung:
- „6.2.11. Sonstige Vorschriften
- Die Scheinwerfer für Abblendlicht von Fahrzeugen mit Neigungstendenz in Kurven können mit einem Anpassungssystem für die horizontale Neigung — *Horizontal Inclination Adjustment System* (HIAS) gemäß Absatz 2.25 der UN/ECE-Regelung Nr. 53 ausgerüstet werden, wenn alle Anforderungen in Bezug auf das HIAS nach dieser Regelung erfüllt sind.

- Bei Scheinwerfern für Abblendlicht, bei denen sich der unterste Punkt der Lichtaustrittsfläche höchstens 0,8 m über dem Boden befindet, ist eine Neigungsgrundeinstellung von -1,0 % bis -1,5 % vorzunehmen. Der genaue Wert kann vom Hersteller angegeben werden.
- Bei Scheinwerfern für Abblendlicht, bei denen sich der unterste Punkt der Lichtaustrittsfläche zwischen 0,8 und 1,0 m über dem Boden befindet, ist eine Neigungsgrundeinstellung von -1,0 % bis -2,0 % vorzunehmen. Der genaue Wert kann vom Hersteller angegeben werden.
- Bei Scheinwerfern für Abblendlicht, bei denen sich der unterste Punkt der Lichtaustrittsfläche mindestens 1,0 m über dem Boden befindet, ist eine Neigungsgrundeinstellung von -1,5 % bis -2,0 % vorzunehmen. Der genaue Wert kann vom Hersteller angegeben werden.
- Bei Scheinwerfern für Abblendlicht mit einer Lichtquelle mit einem Soll-Lichtstrom von höchstens 2 000 Lumen und einer Neigungsgrundeinstellung zwischen -1,0 % und -1,5 % muss die vertikale Neigung bei allen Beladungszuständen zwischen -0,5 % und -2,5 % liegen. Bei einer Neigungsgrundeinstellung von -1,5 % bis -2,0 % liegt die vertikale Neigung unverändert zwischen -1,0 % und -3,0 %. Die Anforderungen können auch mit einem externen Regler erfüllt werden, wenn keine Werkzeuge benötigt werden, die nicht im Lieferumfang des Fahrzeugs enthalten sind.
- Bei Scheinwerfern für Abblendlicht mit einer Lichtquelle mit einem Soll-Lichtstrom von höchstens 2 000 Lumen und einer Neigungsgrundeinstellung zwischen -1,0 % und -1,5 % muss die vertikale Neigung bei allen Beladungszuständen zwischen -0,5 % und -2,5 % liegen. Bei einer Neigungsgrundeinstellung von -1,5 % bis -2,0 % liegt die vertikale Neigung unverändert zwischen -1,0 % und -3,0 %. Diese Anforderungen können mit einer Vorrichtung zum Einstellen der Scheinwerfer erfüllt werden, wenn diese Vorrichtung vollautomatisch funktioniert und die Reaktionszeit unter 30 Sekunden liegt.;

g) Die folgende Nummer 6.2.11.1 wird eingefügt:

„6.2.11.1. Prüfbedingungen

- Die Erfüllung der unter Nummer 6.2.11 enthaltenen Vorschriften für die Neigung ist wie folgt zu prüfen:
  - Fahrzeug mit Masse in fahrbereitem Zustand und mit einer Masse von 75 kg zur Simulation des Fahrers;
  - Nutzlast derart verteilt, dass die vom Hersteller für den jeweiligen Beladungszustand genannten maximalen Achslasten erreicht werden;
  - Fahrzeug mit einer Masse von 75 kg zur Simulation des Fahrers und einer zusätzlichen Beladung zur Erreichung der vom Hersteller angegebenen zulässigen Höchstlast der Hinterachse; in diesem Fall muss die Vorderachslast jedoch so gering wie möglich sein;
- vor Durchführung einer Messung ist das Fahrzeug dreimal zu rütteln und um mindestens eine volle Raddrehung vor- und rückwärts zu bewegen.“;

h) Nummer 6.4.1 erhält folgende Fassung:

„6.4.1. Anzahl:

- eine oder zwei, bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von höchstens 1 300 mm;
- zwei, bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von über 1 300 mm;
- eine zusätzliche Bremsleuchte der Kategorie S3 oder S4 (d. h. eine hochgesetzte Bremsleuchte) kann angebaut werden, wenn alle maßgeblichen Anforderungen der UN/ECE-Regelung Nr. 48 über den Anbau dieser Bremsleuchten bei Fahrzeugen der Kategorie M1 erfüllt werden.“;

i) Nummer 6.5.3.1 erhält folgende Fassung:

„6.5.3.1. In der Breite:

- Eine einzelne unabhängige Begrenzungsleuchte darf über, unter oder neben einer anderen vorderen Leuchte angebaut werden. Sind die Leuchten übereinander angeordnet, so muss sich der Bezugspunkt der Begrenzungsleuchte in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befinden; sind die Leuchten nebeneinander angeordnet, so müssen ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Eine einzelne unabhängige mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergebaute Begrenzungsleuchte ist so anzubringen, dass sich ihr Bezugspunkt in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befindet. Ist das Fahrzeug jedoch mit einer weiteren vorderen Leuchte neben der Begrenzungsleuchte ausgerüstet, müssen die Bezugspunkte der beiden Leuchten symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.

- Zwei Begrenzungsleuchten, von denen keine, eine oder beide mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergelagert sind, sind so anzubauen, dass ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
  - Sind zwei Begrenzungsleuchten vorhanden, darf der seitliche Abstand zwischen den Außenkanten der Lichtaustrittsflächen und den äußersten Punkten der Fahrzeugbreite über alles höchstens 400 mm betragen.“;
- j) Nummer 6.6.3.1 erhält folgende Fassung:
- „6.6.3.1. In der Breite:
- Eine einzelne Schlussleuchte wird so am Fahrzeug angebaut, dass der Bezugspunkt der Schlussleuchte in der Längsmittlebene des Fahrzeugs liegt.
  - Zwei Schlussleuchten werden so am Fahrzeug angebaut, dass die Bezugspunkte der Schlussleuchten symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
  - Bei Fahrzeugen mit zwei Hinterrädern und einer Breite über alles von mehr als 1 300 mm beträgt der seitliche Abstand zwischen den Außenkanten der Lichtaustrittsflächen und den Außenkanten des Fahrzeugs und den äußersten Punkten der Fahrzeugbreite über alles nicht mehr als 400 mm.“;
- k) Nummer 6.7.3.1 erhält folgende Fassung:
- „6.7.3.1. In der Breite:
- Ist ein einzelner hinterer Rückstrahler vorhanden, ist dieser Rückstrahler so am Fahrzeug anzubauen, dass sein Bezugspunkt in der Längsmittlebene des Fahrzeugs liegt.
  - Ist das Fahrzeug mit zwei hinteren Rückstrahlern ausgerüstet, sind die Rückstrahler so am Fahrzeug anzubauen, dass ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
  - Sind zwei hintere Rückstrahler vorhanden, darf der seitliche Abstand zwischen den Außenkanten der Lichtaustrittsflächen und den äußersten Punkten der Fahrzeugbreite über alles höchstens 400 mm betragen.“;
- l) Die folgenden Nummern 6.15 bis 6.15.7 werden eingefügt:
- „6.15. Tagfahrleuchte
- 6.15.1. Anzahl:
- eine oder zwei, bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von höchstens 1 300 mm;
  - zwei, bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von über 1 300 mm;
- 6.15.2. Anordnung:
- Keine besonderen Anforderungen.
- 6.15.3. Anordnung:
- 6.15.3.1. In der Breite:
- Eine einzelne unabhängige Tagfahrleuchte darf über, unter oder neben einer anderen vorderen Leuchte angebaut sein. Sind die Leuchten übereinander angeordnet, so muss sich der Bezugspunkt der Tagfahrleuchte in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befinden. Sind die Leuchten nebeneinander angeordnet, so müssen ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
  - Eine einzelne unabhängige mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergelagerte Tagfahrleuchte ist so anzubauen, dass sich ihr Bezugspunkt in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befindet. Ist das Fahrzeug jedoch mit einer weiteren vorderen Leuchte neben der Tagfahrleuchte ausgerüstet, müssen die Bezugspunkte der beiden Leuchten symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
  - Zwei Tagfahrleuchten, von denen keine, eine oder beide mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergelagert sind, sind so anzubauen, dass ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
  - Die Innenkanten der Lichtaustrittsflächen sind bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von mehr als 1 300 mm mindestens 500 mm voneinander entfernt.
- 6.15.3.2. In der Höhe:
- Mindestens 250 mm und höchstens 1 500 mm über dem Boden.
- 6.15.3.3. In Längsrichtung:
- Vorn am Fahrzeug. Diese Vorschrift gilt als erfüllt, wenn das ausgestrahlte Licht den Fahrzeugführer weder unmittelbar noch mittelbar durch Reflexionen der Rückspiegel und/oder anderer reflektierender Flächen des Fahrzeugs behindert.

## 6.15.3.4. Abstand:

- Beträgt der Abstand zwischen dem vorderen Fahrtrichtungsanzeiger und den Tagfahrleuchten höchstens 40 mm, ist die elektrische Schaltung der Tagfahrleuchte auf der betreffenden Fahrzeugseite so zu gestalten, dass die Tagfahrleuchte entweder
  - ausgeschaltet wird oder
  - ihre Lichtstärke auf höchstens 140 cd reduziert wird;

dies gilt für die gesamte Dauer (Blinksignal eingeschaltet und Blinksignal ausgeschaltet) der Aktivierung des betreffenden vorderen Fahrtrichtungsanzeigers.

## 6.15.4. Geometrische Sichtbarkeit

- $\alpha = 10^\circ$  nach oben und  $10^\circ$  nach unten;
- $\beta = 20^\circ$  nach links und nach rechts, wenn eine einzige Tagfahrleuchte vorhanden ist,
- $\beta = 20^\circ$  nach außen und  $20^\circ$  nach innen, wenn zwei Tagfahrleuchten vorhanden sind.

## 6.15.5. Ausrichtung:

- Nach vorn; darf die Einschlagbewegungen des Lenkers mitvollziehen.

## 6.15.6. Elektrische Schaltung:

- Alle Tagfahrleuchten werden eingeschaltet, wenn der Hauptkontrollschalter aktiviert wird; unter folgenden Bedingungen können die Tagfahrleuchten ausgeschaltet bleiben:
  - Der Schalthebel eines automatischen Getriebes befindet sich in der Parkstellung;
  - die Feststellbremse ist angezogen oder
  - der Hauptkontrollschalter und das Antriebssystem des Fahrzeugs werden jeweils manuell betätigt, bevor das Fahrzeug in Bewegung gesetzt wird.
- Die Tagfahrleuchten können manuell ausgeschaltet werden; diese Möglichkeit besteht jedoch nur bei Fahrzeuggeschwindigkeiten von nicht mehr als 10 km/h. Die Leuchten werden automatisch wieder eingeschaltet, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit mehr als 10 km/h beträgt oder wenn das Fahrzeug eine Strecke von mehr als 100 m zurückgelegt hat.
- Die Tagfahrleuchten werden in folgenden Fällen automatisch ausgeschaltet:
  - Das Fahrzeug wird mit dem Hauptkontrollschalter abgestellt;
  - die Nebelscheinwerfer werden eingeschaltet;
  - die Scheinwerfer werden eingeschaltet (außer bei kurzzeitiger Verwendung der Scheinwerfer als „Lichthupe“);
  - bei einer Umgebungshelligkeit von weniger als 1 000 Lux ist die auf dem Tachometer des Fahrzeugs angezeigte Geschwindigkeit noch gut ablesbar (z. B. wenn das Tachometer immer beleuchtet ist), und das Fahrzeug ist nicht mit einer nicht blinkenden grünen Kontrollleuchte gemäß Nummer 6.5.9 oder einer an einem geeigneten Symbol zu erkennenden speziellen grünen Einschaltkontrolle für die Tagfahrleuchten ausgestattet. In diesem Fall werden die Scheinwerfer für Abblendlicht und die in Anhang I Abschnitt B Nummer 11 vorgesehenen Beleuchtungseinrichtungen innerhalb von zwei Sekunden gleichzeitig automatisch eingeschaltet, wenn die Umgebungshelligkeit unter 1 000 Lux sinkt. Bei Erreichen einer Umgebungshelligkeit von mindestens 7 000 Lux werden die Tagfahrleuchten automatisch wieder eingeschaltet; gleichzeitig werden innerhalb von fünf bis 300 Sekunden die Scheinwerfer für Abblendlicht und die in Anhang I Abschnitt B Nummer 11 vorgesehenen Beleuchtungseinrichtungen ausgeschaltet (d. h., die Beleuchtung muss vollautomatisch geschaltet werden, wenn der Fahrer nicht durch eine optische Anzeige und einen optischen Anreiz zum Einschalten der normalen Beleuchtung bei Dunkelheit veranlasst wird).

## 6.15.7. Einschaltkontrolle:

- wahlfrei.;

m) in Anlage 4 wird die folgende Nummer 5.8 eingefügt:

„5.8. Beleuchtungseinrichtung für das hintere Kennzeichen.“;

n) in Anlage 4 erhält Nummer 6.4 folgende Fassung:

„6.4. Tagfahrleuchten: ja/nein (\*).“.



## 5. Anhang IV wird wie folgt geändert:

## a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Fahrzeuge der Kategorie L3e erfüllen alle maßgeblichen Anforderungen der UN/ECE-Regelung Nr. 53 mit Ausnahme der Nummer 5.14.9.“

## b) Die Anlagen 1 und 2 werden gestrichen.

## c) Anlage 3 wird Anlage 1, und in der Liste der Anhänge werden Verweise auf diese Anlage entsprechend geändert.

## d) Anlage 4 wird Anlage 2, und in der Liste der Anhänge werden Verweise auf diese Anlage entsprechend geändert.

## e) In Anlage 2 wird die folgende Nummer 6.5 eingefügt:

„6.5. Tagfahrleuchten: ja/nein (\*)“.

## 6. Anhang V wird wie folgt geändert:

## a) Die folgende Nummer 2.5 wird eingefügt:

„2.5. Tagfahrleuchten“.

## b) Nummer 6.1.11 erhält folgende Fassung:

„6.1.11. Sonstige Vorschriften

— Die Scheinwerfer für Fernlicht von Fahrzeugen mit Neigungstendenz in Kurven können mit einem Anpassungssystem für die horizontale Neigung — *Horizontal Inclination Adjustment System* (HIAS) gemäß Absatz 2.25 der UN/ECE-Regelung Nr. 53 ausgerüstet werden, wenn alle Anforderungen in Bezug auf das HIAS nach dieser Regelung erfüllt sind.

— Die Gesamtlichtstärke aller Scheinwerfer für Fernlicht, die gleichzeitig eingeschaltet werden können, darf maximal 430 000 cd betragen; diese Lichtstärke entspricht einem Bezugswert von 100.“

## c) Die folgenden Nummern 6.13 bis 6.13.7 werden eingefügt:

„6.13. Tagfahrleuchte

6.13.1. Anzahl:

— eine oder zwei, bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von höchstens 1 300 mm;

— zwei, bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von über 1 300 mm;

6.13.2. Anordnung:

— Keine besonderen Anforderungen.

6.13.3. Anordnung:

6.13.3.1. In der Breite:

— Eine einzelne unabhängige Tagfahrleuchte darf über, unter oder neben einer anderen vorderen Leuchte angebaut sein. Sind die Leuchten übereinander angeordnet, so muss sich der Bezugspunkt der Tagfahrleuchte in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befinden. Sind die Leuchten nebeneinander angeordnet, so müssen ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.

— Eine einzelne unabhängige mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergebaute Tagfahrleuchte ist so anzubringen, dass sich ihr Bezugspunkt in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befindet. Ist das Fahrzeug jedoch mit einer weiteren vorderen Leuchte neben der Tagfahrleuchte ausgerüstet, müssen die Bezugspunkte der beiden Leuchten symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.

— Zwei Tagfahrleuchten, von denen keine, eine oder beide mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergebaut sind, sind so anzubauen, dass ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.

— Die Innenkanten der Lichtaustrittsflächen sind bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von mehr als 1 300 mm mindestens 500 mm voneinander entfernt.

6.13.3.2. In der Höhe:

— Mindestens 250 mm und höchstens 1 500 mm über dem Boden.

6.13.3.3. In Längsrichtung:

— Vorn am Fahrzeug. Diese Vorschrift gilt als erfüllt, wenn das ausgestrahlte Licht den Fahrzeugführer weder unmittelbar noch mittelbar durch Reflexionen der Rückspiegel und/oder anderer reflektierender Flächen des Fahrzeugs behindert.

## 6.13.3.4. Abstand:

- Beträgt der Abstand zwischen dem vorderen Fahrtrichtungsanzeiger und den Tagfahrleuchten höchstens 40 mm, ist die elektrische Schaltung der Tagfahrleuchte auf der betreffenden Fahrzeugseite so zu gestalten, dass die Tagfahrleuchte entweder
  - ausgeschaltet wird oder
  - ihre Lichtstärke auf höchstens 140 cd reduziert wird;dies gilt für die gesamte Dauer (Blinksignal eingeschaltet und Blinksignal ausgeschaltet) der Aktivierung des betreffenden vorderen Fahrtrichtungsanzeigers.

## 6.13.4. Geometrische Sichtbarkeit

- $\alpha = 10^\circ$  nach oben und  $10^\circ$  nach unten;
- $\beta = 20^\circ$  nach links und nach rechts, wenn eine einzige Tagfahrleuchte vorhanden ist,
- $\beta = 20^\circ$  nach außen und  $20^\circ$  nach innen, wenn zwei Tagfahrleuchten vorhanden sind.

## 6.13.5. Ausrichtung:

- Nach vorn; darf die Einschlagbewegungen des Lenkers mitvollziehen.

## 6.13.6. Elektrische Schaltung:

- Alle Tagfahrleuchten werden eingeschaltet, wenn der Hauptkontrollschalter aktiviert wird; unter folgenden Bedingungen können die Tagfahrleuchten ausgeschaltet bleiben:
  - Der Schalthebel eines automatischen Getriebes befindet sich in der Parkstellung;
  - die Feststellbremse ist angezogen oder
  - der Hauptkontrollschalter und das Antriebssystem des Fahrzeugs werden jeweils manuell betätigt, bevor das Fahrzeug in Bewegung gesetzt wird.
- Die Tagfahrleuchten können manuell ausgeschaltet werden; diese Möglichkeit besteht jedoch nur bei Fahrzeuggeschwindigkeiten von nicht mehr als 10 km/h. Die Leuchten werden automatisch wieder eingeschaltet, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit mehr als 10 km/h beträgt oder wenn das Fahrzeug eine Strecke von mehr als 100 m zurückgelegt hat.
- Die Tagfahrleuchten werden in den folgenden Fällen jeweils automatisch ausgeschaltet:
  - Das Fahrzeug wird mit dem Hauptkontrollschalter abgestellt;
  - die Nebelscheinwerfer werden eingeschaltet;
  - die Scheinwerfer werden eingeschaltet (außer bei kurzzeitiger Verwendung der Scheinwerfer als „Lichthupe“);
  - bei einer Umgebungshelligkeit von weniger als 1 000 Lux ist die auf dem Tachometer des Fahrzeugs angezeigte Geschwindigkeit noch gut ablesbar (z. B. wenn das Tachometer immer beleuchtet ist), und das Fahrzeug ist nicht mit einer nicht blinkenden grünen Kontrollleuchte gemäß Nummer 6.5.9 oder einer an einem geeigneten Symbol zu erkennenden speziellen grünen Einschaltkontrolle für die Tagfahrleuchten ausgestattet. In diesem Fall werden die Scheinwerfer für Abblendlicht und die in Anhang I Abschnitt B Nummer 11 vorgesehenen Beleuchtungseinrichtungen innerhalb von zwei Sekunden gleichzeitig automatisch eingeschaltet, wenn die Umgebungshelligkeit unter 1 000 Lux sinkt. Bei Erreichen einer Umgebungshelligkeit von mindestens 7 000 Lux werden die Tagfahrleuchten automatisch wieder eingeschaltet; gleichzeitig werden innerhalb von fünf bis 300 Sekunden die Scheinwerfer für Abblendlicht und die in Anhang I Abschnitt B Nummer 11 vorgesehenen Beleuchtungseinrichtungen ausgeschaltet (d. h., die Beleuchtung muss vollautomatisch geschaltet werden, wenn der Fahrer nicht durch eine optische Anzeige und einen optischen Anreiz zum Einschalten der normalen Beleuchtung bei Dunkelheit veranlasst wird).

## 6.13.7. Einschaltkontrolle:

- wahlfrei.“

d) In Anlage 4 wird die folgende Nummer 6.5 eingefügt:

„6.5. Tagfahrleuchten: ja/nein (\*).“

7. Anhang VI wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2.4 erhält folgende Fassung:

„2.4. Tagfahrleuchten“;

b) Nummer 6.1.11 erhält folgende Fassung:

„6.1.11. Sonstige Vorschriften

- Die Scheinwerfer für Fernlicht von Fahrzeugen mit Neigungstendenz in Kurven können mit einem Anpassungssystem für die horizontale Neigung — *Horizontal Inclination Adjustment System* (HIAS) gemäß Absatz 2.25 der UN/ECE-Regelung Nr. 53 ausgerüstet werden, wenn alle Anforderungen in Bezug auf das HIAS nach dieser Regelung erfüllt sind.
- Die Gesamtlichtstärke aller Scheinwerfer für Fernlicht, die gleichzeitig eingeschaltet werden können, darf maximal 430 000 cd betragen; diese Lichtstärke entspricht einem Bezugswert von 100.“;

c) Nummer 6.2.3.1 erhält folgende Fassung:

„6.2.3.1. In der Breite:

- Ein einzelner unabhängiger Scheinwerfer für Abblendlicht darf über, unter oder neben einer anderen vorderen Leuchte angebracht werden. Sind diese Leuchten übereinander angeordnet, so muss sich der Bezugspunkt des Scheinwerfers für Abblendlicht in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befinden. Sind die Leuchten nebeneinander angeordnet, so müssen ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Ein einzelner unabhängiger mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergebauter Scheinwerfer für Abblendlicht ist so anzubringen, dass sich sein Bezugspunkt in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befindet. Ist das Fahrzeug jedoch mit einer weiteren vorderen Leuchte neben dem Scheinwerfer für Abblendlicht ausgerüstet, müssen die Bezugspunkte der beiden Scheinwerfer symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Zwei Scheinwerfer für Abblendlicht, von denen keiner, einer oder beide mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergebaut sind, sind so anzubauen, dass ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Sind zwei Scheinwerfer für Abblendlicht vorhanden, darf der seitliche Abstand zwischen den Außenkanten der Lichtaustrittsflächen und den äußersten Punkten der Fahrzeugbreite über alles höchstens 400 mm betragen.“;

d) Nummer 6.2.11 erhält folgende Fassung:

„6.2.11. Sonstige Vorschriften

- Die Scheinwerfer für Abblendlicht von Fahrzeugen mit Neigungstendenz in Kurven können mit einem Anpassungssystem für die horizontale Neigung — *Horizontal Inclination Adjustment System* (HIAS) gemäß Absatz 2.25 der UN/ECE-Regelung Nr. 53 ausgerüstet werden, wenn alle Anforderungen in Bezug auf das HIAS nach dieser Regelung erfüllt sind.
- Bei Scheinwerfern für Abblendlicht, bei denen sich der unterste Punkt der Lichtaustrittsfläche höchstens 0,8 m über dem Boden befindet, ist eine Neigungsgrundeinstellung von -1,0 % bis -1,5 % vorzunehmen. Der genaue Wert kann vom Hersteller angegeben werden.
- Bei Scheinwerfern für Abblendlicht, bei denen sich der unterste Punkt der Lichtaustrittsfläche zwischen 0,8 und 1,0 m über dem Boden befindet, ist eine Neigungsgrundeinstellung von -1,0 % bis -2,0 % vorzunehmen. Der genaue Wert kann vom Hersteller angegeben werden.
- Bei Scheinwerfern für Abblendlicht, bei denen sich der unterste Punkt der Lichtaustrittsfläche mindestens 1,0 m über dem Boden befindet, ist eine Neigungsgrundeinstellung von -1,5 % bis -2,0 % vorzunehmen. Der genaue Wert kann vom Hersteller angegeben werden.
- Bei Scheinwerfern für Abblendlicht mit einer Lichtquelle mit einem Soll-Lichtstrom von höchstens 2 000 Lumen und einer Neigungsgrundeinstellung zwischen -1,0 % und -1,5 % muss die vertikale Neigung bei allen Beladungszuständen zwischen -0,5 % und -2,5 % liegen. Bei einer Neigungsgrundeinstellung von -1,5 % bis -2,0 % liegt die vertikale Neigung unverändert zwischen -1,0 % und -3,0 %. Die Anforderungen können auch mit einem externen Regler erfüllt werden, wenn keine Werkzeuge benötigt werden, die nicht im Lieferumfang des Fahrzeugs enthalten sind.
- Bei Scheinwerfern für Abblendlicht mit einer Lichtquelle mit einem Soll-Lichtstrom von höchstens 2 000 Lumen und einer Neigungsgrundeinstellung zwischen -1,0 % und -1,5 % muss die vertikale Neigung bei allen Beladungszuständen zwischen -0,5 % und -2,5 % liegen. Bei einer Neigungsgrundeinstellung von -1,5 % bis -2,0 % liegt die vertikale Neigung unverändert zwischen -1,0 % und -3,0 %. Die Anforderungen dieser Nummer können auch mit einer Vorrichtung zum Einstellen der Scheinwerfer erfüllt werden, wenn diese Vorrichtung vollautomatisch funktioniert und die Reaktionszeit unter 30 Sekunden liegt.“

e) Die folgende Nummer 6.2.11.1 wird eingefügt:

„6.2.11.1. Prüfbedingungen

- Die Erfüllung der unter Nummer 6.2.11 enthaltenen Vorschriften für die Neigung ist wie folgt zu prüfen:
  - Fahrzeug mit Masse in fahrbereitem Zustand und mit einer Masse von 75 kg zur Simulation des Fahrers;
  - Nutzlast derart verteilt, dass die vom Hersteller für den jeweiligen Beladungszustand genannten maximalen Achslasten erreicht werden;
  - Fahrzeug mit einer Masse von 75 kg zur Simulation des Fahrers und einer zusätzlichen Beladung zur Erreichung der vom Hersteller angegebenen zulässigen Höchstlast der Hinterachse; in diesem Fall muss die Vorderachslast jedoch so gering wie möglich sein;
- vor Durchführung einer Messung ist das Fahrzeug dreimal zu rütteln und um mindestens eine volle Raddrehung vor- und rückwärts zu bewegen.“

f) Nummer 6.4.1 erhält folgende Fassung:

„6.4.1. Anzahl:

- eine oder zwei, bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von höchstens 1 300 mm;
- zwei, bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von über 1 300 mm;
- eine zusätzliche Bremsleuchte der Kategorie S3 oder S4 (d. h. eine hochgesetzte Bremsleuchte) kann angebaut werden, wenn alle maßgeblichen Anforderungen der UN/ECE-Regelung Nr. 48 über den Anbau dieser Bremsleuchten bei Fahrzeugen der Kategorie M1 erfüllt werden.“

g) Nummer 6.5.3.1 erhält folgende Fassung:

„6.5.3.1. In der Breite:

- Eine einzelne unabhängige Begrenzungsleuchte darf über, unter, oder neben einer anderen vorderen Leuchte angebracht werden. Sind die Leuchten übereinander angeordnet, so muss sich der Bezugspunkt der Begrenzungsleuchte in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befinden. Sind die Leuchten nebeneinander angeordnet, so müssen ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Eine einzelne unabhängige mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergebaute Begrenzungsleuchte ist so anzubringen, dass sich ihr Bezugspunkt in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befindet. Ist das Fahrzeug jedoch mit einer weiteren vorderen Leuchte neben der Begrenzungsleuchte ausgerüstet, müssen die Bezugspunkte der beiden Leuchten symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Zwei Begrenzungsleuchten, von denen keine, eine oder beide mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergebaut sind, sind so anzubauen, dass ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Sind zwei Begrenzungsleuchten vorhanden, darf der seitliche Abstand zwischen den Außenkanten der Lichtaustrittsflächen und den äußersten Punkten der Fahrzeugbreite über alles höchstens 400 mm betragen.“

h) Nummer 6.6.3.1 erhält folgende Fassung:

„6.6.3.1. In der Breite:

- Eine einzige Schlussleuchte wird so am Fahrzeug angebaut, dass der Bezugspunkt der Schlussleuchte in der Längsmittlebene des Fahrzeugs liegt.
- Zwei Schlussleuchten werden so am Fahrzeug angebaut, dass die Bezugspunkte der Schlussleuchten symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Bei Fahrzeugen mit zwei Hinterrädern und einer Breite über alles von mehr als 1 300 mm beträgt der seitliche Abstand zwischen den Außenkanten der Lichtaustrittsflächen und den Außenkanten des Fahrzeugs und den äußersten Punkten der Fahrzeugbreite über alles nicht mehr als 400 mm.“

i) Nummer 6.12.3.1 erhält folgende Fassung:

„6.12.3.1. In der Breite:

- Ist ein einzelner hinterer Rückstrahler vorhanden, ist dieser Rückstrahler so am Fahrzeug anzubauen, dass sein Bezugspunkt in der Längsmittlebene des Fahrzeugs liegt.
- Ist das Fahrzeug mit zwei hinteren Rückstrahlern ausgerüstet, sind die Rückstrahler so am Fahrzeug anzubauen, dass ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Sind zwei hintere Rückstrahler vorhanden, darf der seitliche Abstand zwischen den Außenkanten der Lichtaustrittsflächen und den äußersten Punkten der Fahrzeugbreite über alles höchstens 400 mm betragen.“

j) Die folgenden Nummern 6.14 bis 6.14.7 werden eingefügt:

„6.14. Tagfahrleuchte

6.14.1. Anzahl:

- eine oder zwei, bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von höchstens 1 300 mm;
- zwei, bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von über 1 300 mm;

6.14.2. Anordnung:

- Keine besonderen Anforderungen.

6.14.3. Anordnung:

6.14.3.1. In der Breite:

- Eine einzelne unabhängige Tagfahrleuchte darf über, unter oder neben einer anderen vorderen Leuchte angebaut sein. Sind die Leuchten übereinander angeordnet, so muss sich der Bezugspunkt der Tagfahrleuchte in der Längsmittlebene des Fahrzeugs befinden. Sind die Leuchten nebeneinander angeordnet, so müssen ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Eine einzelne unabhängige mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergebaute Tagfahrleuchte ist so anzubringen, dass ihr Bezugspunkt in der Längsmittlebene des Fahrzeugs liegt. Ist das Fahrzeug jedoch mit einer weiteren vorderen Leuchte neben der Tagfahrleuchte ausgerüstet, müssen die Bezugspunkte der beiden Leuchten symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Zwei Tagfahrleuchten, von denen keine, eine oder beide mit einer anderen vorderen Leuchte ineinandergebaut sind, sind so anzubauen, dass ihre Bezugspunkte symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeugs liegen.
- Die Innenkanten der Lichtaustrittsflächen sind bei Fahrzeugen mit einer Breite über alles von mehr als 1 300 mm mindestens 500 mm voneinander entfernt.

6.14.3.2. In der Höhe:

- Mindestens 250 mm und höchstens 1 500 mm über dem Boden.

6.14.3.3. In Längsrichtung:

- Vorn am Fahrzeug. Diese Vorschrift gilt als erfüllt, wenn das ausgestrahlte Licht den Fahrzeugführer weder unmittelbar noch mittelbar durch Reflexionen der Rückspiegel und/oder anderer reflektierender Flächen des Fahrzeugs behindert.

6.14.3.4. Abstand:

- Beträgt der Abstand zwischen dem vorderen Fahrtrichtungsanzeiger und den Tagfahrleuchten höchstens 40 mm, ist die elektrische Schaltung der Tagfahrleuchte auf der betreffenden Fahrzeugseite so zu gestalten, dass die Tagfahrleuchte entweder
  - ausgeschaltet wird oder
  - ihre Lichtstärke auf höchstens 140 cd reduziert wird;dies gilt für die gesamte Dauer (Blinksignal eingeschaltet und Blinksignal ausgeschaltet) der Aktivierung des betreffenden vorderen Fahrtrichtungsanzeigers.

6.14.4. Geometrische Sichtbarkeit

- $\alpha = 10^\circ$  nach oben und  $10^\circ$  nach unten;
- $\beta = 20^\circ$  nach links und nach rechts, wenn eine einzige Tagfahrleuchte vorhanden ist,
- $\beta = 20^\circ$  nach außen und  $20^\circ$  nach innen, wenn zwei Tagfahrleuchten vorhanden sind.

6.14.5. Ausrichtung:

- Nach vorn; darf die Einschlagbewegungen des Lenkers mitvollziehen.

6.14.6. Elektrische Schaltung:

- Alle Tagfahrleuchten werden eingeschaltet, wenn der Hauptkontrollschalter aktiviert wird; unter folgenden Bedingungen können die Tagfahrleuchten ausgeschaltet bleiben:
  - Der Schalthebel eines automatischen Getriebes befindet sich in der Parkstellung;

- die Feststellbremse ist angezogen oder
- der Hauptkontrollschalter und das Antriebssystem des Fahrzeugs werden jeweils manuell betätigt, bevor das Fahrzeug in Bewegung gesetzt wird.
- Die Tagfahrleuchten können manuell ausgeschaltet werden; diese Möglichkeit besteht jedoch nur bei Fahrzeuggeschwindigkeiten von nicht mehr als 10 km/h. Die Leuchten werden automatisch wieder eingeschaltet, wenn die Fahrzeuggeschwindigkeit mehr als 10 km/h beträgt oder wenn das Fahrzeug eine Strecke von mehr als 100 m zurückgelegt hat.
- Die Tagfahrleuchten werden in den folgenden Fällen jeweils automatisch ausgeschaltet:
  - Das Fahrzeug wird mit dem Hauptkontrollschalter abgestellt;
  - die Nebelscheinwerfer werden eingeschaltet;
  - die Scheinwerfer werden eingeschaltet (außer bei kurzzeitiger Verwendung der Scheinwerfer als ‚Lichthupe‘);
  - bei einer Umgebungshelligkeit von weniger als 1 000 Lux ist die auf dem Tachometer des Fahrzeugs angezeigte Geschwindigkeit noch gut ablesbar (z. B. wenn das Tachometer immer beleuchtet ist), und das Fahrzeug ist nicht mit einer nicht blinkenden grünen Kontrollleuchte gemäß Nummer 6.5.9 oder einer an einem geeigneten Symbol zu erkennenden speziellen grünen Einschaltkontrolle für die Tagfahrleuchten ausgestattet. In diesem Fall werden die Scheinwerfer für Abblendlicht und die in Anhang I Abschnitt B Nummer 11 vorgesehenen Beleuchtungseinrichtungen innerhalb von zwei Sekunden gleichzeitig automatisch eingeschaltet, wenn die Umgebungshelligkeit unter 1 000 Lux sinkt. Bei Erreichen einer Umgebungshelligkeit von mindestens 7 000 Lux werden die Tagfahrleuchten automatisch wieder eingeschaltet; gleichzeitig werden innerhalb von fünf bis 300 Sekunden die Scheinwerfer für Abblendlicht und die in Anhang I Abschnitt B Nummer 11 vorgesehenen Beleuchtungseinrichtungen ausgeschaltet (d. h., die Beleuchtung muss vollautomatisch geschaltet werden, wenn der Fahrer nicht durch eine optische Anzeige und einen optischen Anreiz zum Einschalten der normalen Beleuchtung bei Dunkelheit veranlasst wird).

6.14.7. Einschaltkontrolle:

- wahlfrei.“

k) In Anlage 4 erhält Nummer 6.5 folgende Fassung:

„6.5. Tagfahrleuchten: ja/nein (\*).“

---



# BESCHLÜSSE

## BESCHLUSS 2013/725/GASP DES RATES

vom 9. Dezember 2013

### zur Änderung und Verlängerung des Beschlusses 2012/173/GASP über die Aktivierung des EU-Operationszentrums für die Missionen und die Operation der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik am Horn von Afrika

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf Artikel 42 Absatz 4 und Artikel 43 Absatz 2,

auf Vorschlag der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat am 16. Juli 2012 den Beschluss 2012/389/GASP<sup>(1)</sup> über die Mission der Europäischen Union zum Ausbau der regionalen maritimen Kapazitäten am Horn von Afrika (EUCAP NESTOR) erlassen.
- (2) Am 8. Oktober 2013 hat das Politische und Sicherheitspolitische Komitee vereinbart, dass das Mandat des EU-Operationszentrums für die Missionen und die Operation der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (GSVP) am Horn von Afrika um 12 Monate verlängert werden sollte.
- (3) Der Beschluss 2012/173/GASP<sup>(2)</sup> des Rates sollte daher entsprechend geändert und verlängert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

Der Beschluss 2012/173/GASP wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Das EU-Operationszentrum wird zur Unterstützung der Missionen und der Operation aktiviert, die im Rahmen der GSVP am Horn von Afrika durchgeführt werden, und zwar der Operation Atalanta, der EUTM Somalia und der EUCAP Nestor.“

<sup>(1)</sup> Beschluss 2012/389/GASP des Rates vom 16. Juli 2012 über die Mission der Europäischen Union zum Ausbau der regionalen maritimen Kapazitäten am Horn von Afrika (EUCAP NESTOR) (ABl. L 187 vom 17.7.2012, S. 40).

<sup>(2)</sup> Beschluss 2012/173/GASP des Rates vom 23. März 2012 über die Aktivierung des EU-Operationszentrums für die Missionen und die Operation der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik am Horn von Afrika (ABl. L 89 vom 27.3.2012, S. 66).

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Es unterstützt mit seiner militärischen Expertise und seiner speziellen Planungsexpertise direkt den Zivilen Operationskommandeur bei der operativen Planung und Durchführung der EUCAP Nestor.“

b) Absatz 2 Buchstabe f erhält folgende Fassung:

„f) Es erleichtert die Koordinierung und verstärkt die Synergien zwischen der Operation Atalanta, der EUTM Somalia und der EUCAP Nestor im Rahmen der Strategie für das Horn von Afrika und in Absprache mit dem Sonderbeauftragten der Europäischen Union für das Horn von Afrika.“

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Kapitän zur See (Marine) Ad VAN DER LINDE wird für einen Zeitraum von zwei Jahren zum Leiter des EU-Operationszentrums ernannt.“;

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(1a) Der Rat ermächtigt das Politische und Sicherheitspolitische Komitee gemäß Artikel 38 EUV, Beschlüsse zur Ernennung der nachfolgenden Leiter des EU-Operationszentrums zu fassen.“

4. Artikel 9 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Er gilt vom 23. März 2012 bis zum 22. März 2015.“

*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 9. Dezember 2013.

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

A. PABEDINSKIENĚ

---

**BESCHLUSS 2013/726/GASP DES RATES****vom 9. Dezember 2013****zur Unterstützung der Resolution 2118 (2013) des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen und des Beschlusses EC-M-33/Dec 1 des Exekutivrats der OVCW im Rahmen der Umsetzung der Strategie der Europäischen Union gegen die Verbreitung von Massenvernichtungswaffen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf Artikel 26 Absatz 2 und Artikel 31 Absatz 1,

auf Vorschlag der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 27. September 2013 hat der Exekutivrat der Organisation für das Verbot chemischer Waffen (OVCW) auf seiner 33. Tagung (EC-M-33) einen Beschluss über die Vernichtung der syrischen Chemiewaffen angenommen.
- (2) Am 27. September 2013 hat der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen die Resolution 2118 (2013) angenommen, in der er sich dem Beschluss des OVCW-Exekutivrats anschließt und seiner tiefen Empörung darüber Ausdruck verleiht, dass nach den Schlussfolgerungen im Bericht der VN-Mission am 21. August 2013 im Umland von Damaskus chemische Waffen eingesetzt wurden, in der er ferner verurteilt, dass als Folge davon Zivilpersonen getötet wurden, bekräftigt, dass der Einsatz von chemischen Waffen einen schweren Verstoß gegen das Völkerrecht darstellt, und betont, dass die für einen Einsatz von chemischen Waffen Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen müssen; zudem betont er darin, dass die Lösung der derzeitigen Krise in der Arabischen Republik Syrien einzig über einen alle Seiten einschließenden und unter syrischer Führung stehenden politischen Prozess auf der Grundlage des Genfer Kommuniqués vom 30. Juni 2012 erfolgen kann, und hebt er hervor, dass die internationale Syrien-Konferenz so bald wie möglich einberufen werden muss.
- (3) Die Regierung der Arabischen Republik Syrien hat durch eine Erklärung das Bestehen eines groß angelegten Chemiewaffen-Programms und das Vorhandensein erheblicher Mengen von chemischen Waffen, einschließlich gefährlicher toxischer chemischer Komponenten solcher Waffen, bestätigt, die ernste Probleme hinsichtlich der Nichtverbreitung und der Abrüstung sowie der Sicherheit hervorrufen.
- (4) Nach dem Beitritt der Arabischen Republik Syrien zum Übereinkommen über das Verbot der Entwicklung, Herstellung, Lagerung und des Einsatzes chemischer Waffen und über die Vernichtung solcher Waffen (im Folgenden „Chemiewaffenübereinkommen“ oder „CWÜ“), der mit Wirkung ab dem 14. Oktober 2013 in Kraft trat, ist die OVCW für die Überprüfung der Einhaltung des CWÜ und der einschlägigen Beschlüsse des OVCW-Exekutivrats durch Syrien und – als Teil der gemeinsamen

Mission – für die Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Resolutionen des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen zuständig.

- (5) Der Generaldirektor der OVCW hat den Vertragsstaaten des CWÜ am 16. Oktober 2013 (durch den Vermerk S/1132/2013) in Erinnerung gerufen, dass der OVCW-Exekutivrat in seinem Beschluss über die Vernichtung der syrischen chemischen Waffen (EC-M-33/Dec 1) unter anderem beschlossen hatte, dringend die Finanzierungsmechanismen für die vom Technischen Sekretariat in Bezug auf die Arabische Republik Syrien durchgeführten Tätigkeiten zu prüfen und alle Vertragsstaaten, die dazu in der Lage sind, aufzufordern, freiwillige Beiträge zu den Tätigkeiten zu leisten, die in Durchführung dieses Beschlusses unternommen werden. In demselben Vermerk wurden alle Vertragsstaaten dazu aufgerufen, einen eigenen freiwilligen Beitrag – gleich welcher Höhe – zum Treuhandfonds für Syrien zu leisten, um dabei zu helfen, eine der schwierigsten Herausforderungen in der Geschichte der Organisation zu bewältigen. Der Treuhandfonds kann auch Beiträge aus anderen Quellen, zu denen unter anderem Nichtregierungsorganisationen, Institutionen oder private Geber zählen können, annehmen.
- (6) Der Rat der Europäischen Union hat in seinen Schlussfolgerungen vom 21. Oktober 2013 den Beschluss des Exekutivrats der OVCW und die Resolution 2118 (2013) des VN-Sicherheitsrats begrüßt und die Bereitschaft der Union bekräftigt, eine weitere Unterstützung zu prüfen.
- (7) Der Europäische Rat hat am 12. Dezember 2003 die Strategie der Europäischen Union gegen die Verbreitung von Massenvernichtungswaffen (im Folgenden „Strategie“) angenommen, die in Kapitel III eine Liste von Maßnahmen enthält, die innerhalb der Union wie auch in Drittstaaten zur Bekämpfung der Verbreitung solcher Waffen getroffen werden müssen.
- (8) In der Strategie wird die maßgebliche Rolle hervorgehoben, die dem CWÜ und der OVCW bei der Schaffung einer Welt ohne Chemiewaffen zukommt.
- (9) Die Union setzt die Strategie zielstrebig um und führt die in ihrem Kapitel III aufgeführten Maßnahmen durch, indem sie insbesondere Finanzmittel bereitstellt, um spezifische Projekte multilateraler Einrichtungen wie etwa der OVCW zu unterstützen. Dementsprechend hat der Rat am 23. März 2012 den Beschluss 2012/166/GASP<sup>(1)</sup> zur Unterstützung von Maßnahmen der OVCW angenommen.

<sup>(1)</sup> Beschluss 2012/166/GASP des Rates vom 23. März 2012 zur Unterstützung von Maßnahmen der Organisation für das Verbot chemischer Waffen (OVCW) im Rahmen der Umsetzung der Strategie der Europäischen Union gegen die Verbreitung von Massenvernichtungswaffen (ABl. L 87 vom 24.3.2012, S. 49).

- (10) Der Generaldirektor der OVCW hat der Union am 21. November 2013 ein Ersuchen um einen Beitrag zum Treuhandfonds für Syrien übermittelt.
- (11) Mit der fachlich-technischen Durchführung dieses Beschlusses sollte die OVCW betraut werden. Die von der Union unterstützten Projekte können nur durch freiwillige Beiträge zum OVCW-Treuhandfonds finanziert werden. Diese von der Union bereitzustellenden Beiträge werden entschieden dazu beitragen, dass die OVCW die Aufgaben gemäß den einschlägigen Beschlüssen des OVCW-Exekutivrats vom 27. September und vom 15. November 2013 und der Resolution 2118 des VN-Sicherheitsrats vom 27. September 2013 erfüllen kann.
- (12) Mit der Aufsicht über die ordnungsgemäße Verwendung des finanziellen Beitrags der Europäischen Union sollte die Kommission beauftragt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

- (1) Die Union unterstützt die Tätigkeiten der OVCW durch Beiträge zu den Kosten, die mit der Inspektion und Überprüfung der Vernichtung der syrischen Chemiewaffen verbunden sind, sowie durch Beiträge zu den Kosten, die mit Tätigkeiten verbunden sind, die ergänzend zu den Kernaufgaben zur Unterstützung der Resolution 2118 (2013) des VN-Sicherheitsrats und des Beschlusses des OVCW-Exekutivrats vom 27. September 2013 über die Vernichtung der syrischen chemischen Waffen sowie sich daran anschließender und damit zusammenhängender Resolutionen und Beschlüsse durchgeführt werden.
- (2) Das mit diesem Beschluss des Rates unterstützte Projekt besteht in der Bereitstellung von Lageerfassungsprodukten im Zusammenhang mit der Sicherheit der gemeinsamen OVCW-VN-Mission, auch hinsichtlich des Zustands des Straßennetzes; dies erfolgt dadurch, dass an die OVCW Satellitenbilder und damit in Zusammenhang stehende Informationsprodukte des Satellitenzentrums der Europäischen Union (EU SATCEN) geliefert werden.

Eine ausführliche Beschreibung des Projekts ist im Anhang enthalten.

#### Artikel 2

- (1) Für die Durchführung dieses Beschlusses ist der Hohe Vertreter der Union für Außen- und Sicherheitspolitik (im Folgenden „Hoher Vertreter“) zuständig.
- (2) Die technische Durchführung der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Tätigkeiten obliegt der OVCW. Sie nimmt diese

Aufgabe unter der Verantwortung des Hohen Vertreters wahr. Dazu trifft der Hohe Vertreter die erforderlichen Vereinbarungen mit der OVCW.

#### Artikel 3

- (1) Der finanzielle Bezugsrahmen für die Durchführung des in Artikel 1 Absatz 2 genannten Projekts beträgt 2 311 842 EUR.
- (2) Die mit dem Betrag nach Absatz 1 finanzierten Ausgaben werden entsprechend den für den Haushaltsplan der Union geltenden Verfahren und Vorschriften verwaltet.
- (3) Die Kommission beaufsichtigt die ordnungsgemäße Verwaltung der in Absatz 1 genannten Ausgaben. Hierzu schließt sie eine Finanzierungsvereinbarung mit der OVCW. In der Finanzierungsvereinbarung ist festzuhalten, dass die OVCW zu gewährleisten hat, dass dem Beitrag der Union die seinem Umfang entsprechende öffentliche Beachtung zuteil wird.
- (4) Die Kommission bemüht sich darum, die in Absatz 3 genannte Finanzierungsvereinbarung so bald wie möglich nach Inkrafttreten dieses Beschlusses zu schließen. Sie unterrichtet den Rat über etwaige dabei auftretende Schwierigkeiten und teilt ihm den Zeitpunkt mit, zu dem die Finanzierungsvereinbarung geschlossen wird.

#### Artikel 4

- (1) Der Hohe Vertreter unterrichtet den Rat auf Grundlage regelmäßiger, von der OVCW erstellter Berichte über die Durchführung dieses Beschlusses. Diese Berichte bilden die Grundlage für die Bewertung durch den Rat.
- (2) Die Kommission stellt dem Rat Informationen über die finanziellen Aspekte der Durchführung des in Artikel 1 Absatz 2 genannten Projekts bereit.

#### Artikel 5

- (1) Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.
- (2) Seine Geltungsdauer endet 12 Monate nach dem Zeitpunkt des Abschlusses der in Artikel 3 Absatz 3 genannten Finanzierungsvereinbarung zwischen der Kommission und der OVCW oder am 10. Juni 2014, falls vor diesem Zeitpunkt keine Finanzierungsvereinbarung geschlossen wurde.

Geschehen zu Brüssel am 9. Dezember 2013.

*Im Namen des Rates*  
Die Präsidentin  
A. PABEDINSKIENĖ

## ANHANG

**UNTERSTÜTZUNG DER RESOLUTION 2118 (2013) DES SICHERHEITSRATS DER VEREINTEN NATIONEN UND DES BESCHLUSSES EC-M-33/DEC 1 DES EXEKUTIVRATS DER OVCW DURCH DIE EUROPÄISCHE UNION IM RAHMEN DER UMSETZUNG DER STRATEGIE DER EUROPÄISCHEN UNION GEGEN DIE VERBREITUNG VON MASSENVERNICHTUNGSWAFFEN****Projekt: Bereitstellung von Satellitenbildern zur Unterstützung der OVCW im Rahmen der gemeinsamen OVCW-VN-Mission***Ziel:*

Unterstützung der OVCW im Rahmen der gemeinsamen OVCW-VN-Mission bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach den einschlägigen Resolutionen des VN-Sicherheitsrats und den einschlägigen Beschlüssen des OVCW-Exekutivrats sowie den Bestimmungen des Chemiewaffenübereinkommens.

*Ergebnisse:*

Bewertung des Zustands des Straßennetzes, insbesondere die Ermittlung von Straßensperren und von Gebieten, in denen schwierige Straßenverhältnisse herrschen, sowie Verbesserung der Lageerfassung vor Ort im Zusammenhang mit der Sicherheit der nach Syrien entsandten gemeinsamen OVCW-VN-Mission sowie der Lageerfassung in Bezug auf die zu besuchenden/zu inspizierenden Örtlichkeiten.

*Tätigkeiten:*

Die Unterstützung der OVCW erfolgt durch die Bereitstellung von bis zu 5 Satellitenbildern des Satellitenzentrums der Europäischen Union (EU SATCEN) pro Woche während eines Zeitraums, der mit der Vertragsunterzeichnung beginnt und am 31. Dezember 2014 endet.

Die VN und die OVCW werden ihre Tätigkeiten in Zusammenarbeit mit einschlägigen Partnern durchführen, zu denen auch internationale Organisationen und Einrichtungen gehören, um für konkrete Synergien zu sorgen und Überschneidungen zu vermeiden.

---

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DER KOMMISSION****vom 6. Dezember 2013****zur Festlegung eines Formats für die Mitteilungen über die Annahme und die wesentliche Änderung von Abfallbewirtschaftungsplänen und Abfallvermeidungsprogrammen***(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2013) 8641)***(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2013/727/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 33 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 28 der Richtlinie 2008/98/EG müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ihre zuständigen Behörden einen oder mehrere Abfallbewirtschaftungspläne aufstellen, die das gesamte geografische Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats abdecken.
- (2) Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten spätestens bis 12. Dezember 2013 Abfallvermeidungsprogramme in Einklang mit Artikel 29 der Richtlinie 2008/98/EG erstellen.
- (3) Um die Übermittlung der einschlägigen Angaben zur Annahme und zu wesentlichen Änderungen solcher Pläne und Programme an die Kommission zu erleichtern, sollte das Format für die Informationsübermittlung festgelegt werden.

- (4) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 39 der Richtlinie 2008/98/EG eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die Angaben zur Annahme und zu wesentlichen Änderungen von Abfallbewirtschaftungsplänen und Abfallvermeidungsprogrammen gemäß den Artikeln 28 und 29 der Richtlinie 2008/98/EG unter Verwendung der Formate in den Anhängen I und II dieses Beschlusses.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 6. Dezember 2013

*Für die Kommission*

Janez POTOČNIK

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3.



## ANHANG I

**FORMAT FÜR DIE MITTEILUNGEN ÜBER DIE ANNAHME UND ÜBER WESENTLICHE ÄNDERUNGEN VON ABFALLBEWIRTSCHAFTUNGSPLÄNEN**

Name des Plans:

.....

Für die Annahme/Änderung des Plans zuständige Verwaltungsbehörde (Name, Anschrift, E-Mail-Adresse und sonstige Kontaktdaten, soweit erforderlich):

.....

Elektronischer Link zu einer öffentlich zugänglichen Website für den Plan:

.....

Für die Koordinierung der Angaben in diesem Formblatt zuständige Verwaltungsbehörde (Name, Anschrift, E-Mail-Adresse und sonstige Kontaktdaten, soweit erforderlich):

.....

Zutreffendes bitte ankreuzen:

- Annahme eines neuen Abfallbewirtschaftungsplans
- Wesentliche Änderung eines Abfallbewirtschaftungsplans

*(Wichtiger Hinweis: Bitte geben Sie zu jeder Frage die entsprechende(n) Seitennummer(n) des mitgeteilten Plans und/oder Referenzdokuments an.)***1. Allgemeine Angaben**

1.1. Datum der Annahme/Änderung (Monat/Jahr):

1.2. Gilt der Plan für das gesamte Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats?

- Ja
- Nein

Falls nein, Angabe der Teile des Hoheitsgebiet, für die es nicht gilt, und Angabe von Gründen:

.....

1.3. Welchen Anwendungsbereich hat der Abfallbewirtschaftungsplan?

- Alle Abfallströme
- Feste Siedlungsabfälle
- Gefährliche Abfälle
- Spezifische Abfallströme. Bitte angeben:

Wenn der Plan nicht alle Abfallströme abdeckt, geben Sie bitte die weiteren einschlägigen Pläne an:

.....

1.4. Entspricht der Plan den Bestimmungen der Richtlinie 2008/98/EG?

- Ja
- Nein

Falls nein, warum nicht?

.....

1.5. Steht der Plan mit der Abfallhierarchie gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2008/98/EG im Einklang?

- Ja
- Nein

Falls nein, geben Sie bitte an, für welche Abfallströme der Plan von der Abfallhierarchie abweicht und warum:

.....

1.6. Schließt der Plan auch Abfallvermeidungsprogramme ein?

- Ja  
 Nein

Falls ja, geben Sie bitte Links zu den entsprechenden Websites an:

1.7. Wie haben die relevanten Interessenvertreter und Behörden sowie die breite Öffentlichkeit an der Ausarbeitung der Abfallbewirtschaftungspläne und Abfallvermeidungsprogramme mitgewirkt?

**2. Angaben zu Sammelsystemen und Abfallbehandlungsanlagen**

2.1. Wird in dem Plan geprüft, ob neue Sammelsysteme und größere Beseitigungs- und Verwertungsanlagen und damit verbundene Investitionen notwendig sind?

- Ja  
 Nein

2.2. Enthält der Plan Informationen über und Kriterien für den Standort der geplanten Beseitigungsanlagen oder größeren Verwertungsanlagen?

- Ja  
 Nein

Falls ja, geben Sie bitte an, wo in dem Plan diese Kriterien genannt sind:

**3. Angaben zu abfallbezogenen Zielvorgaben**

3.1. Sind Verpackungen und Verpackungsabfälle in den Plan einbezogen (Artikel 14 der Richtlinie 94/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>)?

- Ja  
 Nein

3.2. Sieht der Plan Strategien oder Maßnahmen zur Verringerung der zur Deponierung bestimmten, biologisch abbaubaren Abfälle vor (Artikel 5 der Richtlinie 1999/31/EG des Rates <sup>(2)</sup>)?

- Ja  
 Nein

3.3. Trägt der Plan dazu bei, die Zielvorgaben für die Vermeidung der Deponierung biologisch abbaubarer Abfälle zu erreichen?

- Ja  
 Nein

3.4. Wird in dem Plan bewertet, ob wirtschaftliche und andere Instrumente, z. B. Deponiesteuern, als Lösung für Probleme der Abfallbewirtschaftung sinnvoll und geeignet sind?

- Ja  
 Nein

Bitte geben Sie an, welche wirtschaftlichen Instrumente und entsprechenden Maßnahmen in den Plan aufgenommen wurden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 365 vom 31.12.1994, S. 10.

<sup>(2)</sup> ABl. L 182 vom 16.7.1999, S. 1.

## ANHANG II

**FORMAT FÜR DIE MITTEILUNGEN ÜBER DIE ANNAHME UND ÜBER WESENTLICHE ÄNDERUNGEN VON ABFALLVERMEIDUNGSPROGRAMMEN**

Name des Programms:

.....

Elektronischer Link zu einer öffentlich zugänglichen Website für dieses Programm:

.....

Für die Annahme/Änderung des Programms zuständige Verwaltungsbehörde (Name, Anschrift, E-Mail-Adresse und sonstige Kontaktdaten, soweit erforderlich):

.....

Für die Koordinierung dieser Antworten zuständige Verwaltungsbehörde (Name, Anschrift, E-Mail-Adresse und sonstige Kontaktdaten, soweit erforderlich):

.....

Zutreffendes bitte ankreuzen:

Annahme eines neuen Abfallvermeidungsprogramms

Wesentliche Änderung eines Abfallvermeidungsprogramms <sup>(1)</sup>

Im Fall einer wesentlichen Änderung eines Abfallvermeidungsprogramms: Auf welchen Plan/welches Programm bezieht sich diese Änderung?

Bitte beschreiben Sie kurz den Geltungsbereich und die wichtigsten Aspekte der Änderung und geben Sie an, wo im Abfallvermeidungsprogramm sich die geänderten Bestimmungen befinden.

.....

*(Wichtiger Hinweis: Bitte geben Sie zu jeder Frage die entsprechende(n) Seitennummer(n) des mitgeteilten Programms und/oder Referenzdokuments an.)*

### 1. Allgemeine Informationen

1.1. Datum der Annahme/Änderung (Monat/Jahr):

1.2. Gilt das Programm für das gesamte Hoheitsgebiet Ihres Mitgliedstaats?

Ja

Nein

Falls nein, Angabe der Teile des Hoheitsgebiet, für die es nicht gilt, und Angabe von Gründen:

.....

1.3. Ist das Programm in einen oder mehrere Abfallbewirtschaftungspläne integriert?

Ja

Nein

Falls ja, geben Sie bitte die betreffenden Abfallbewirtschaftungspläne an:

.....

<sup>(1)</sup> Nur anwendbar, wenn der Europäischen Kommission bereits ein Abfallvermeidungsprogramm mitgeteilt wurde.

1.4. Ist das Programm in andere umweltpolitische Programme einbezogen?

Ja

Nein

Falls ja, geben Sie bitte die betreffenden Programme an:

.....

**2. Angaben zur Abfallvermeidung**

2.1. Sind in dem Programm die bestehenden Vermeidungsmaßnahmen beschrieben?

Ja

Nein

2.2. Enthält das Programm Zielvorgaben für die Abfallvermeidung?

Ja

Nein

2.3. Inwieweit zielen die Zielvorgaben und Maßnahmen darauf ab, das Wirtschaftswachstum von den Umweltauswirkungen der Abfallerzeugung abzukoppeln?

.....

2.4. Gibt das Programm quantitative und/oder qualitative Eckwerte für verabschiedete Abfallvermeidungsmaßnahmen vor?

Ja

Nein

Falls ja, sind sie qualitativ oder quantitativ (Angabe der betreffenden Seitenzahl(en)):

.....

2.5. Sind in dem Programm spezifische qualitative und/oder quantitative Zielvorgaben und Indikatoren festgelegt?

Ja

Nein

Falls ja, sind sie qualitativ oder quantitativ (Angabe der betreffenden Seitenzahl(en)):

.....

---



**EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Website ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.**

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**