

Επίσημη Εφημερίδα L 329

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

56ο έτος
10 Δεκεμβρίου 2013

Περιεχόμενα

I Νομοθετικές πράξεις

ΟΔΗΓΙΕΣ

- ★ Οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, σχετικά με ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή της σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 ⁽¹⁾ 1
- ★ Οδηγία 2013/56/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές και τα απόβλητα ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά φορητών ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών που περιέχουν κάδμιο και προορίζονται για ασύρματα ηλεκτρικά εργαλεία και στοιχείων-κουμπιών με χαμηλή περιεκτικότητα σε υδράργυρο και για την κατάργηση της απόφασης 2009/603/ΕΚ της Επιτροπής ⁽¹⁾ 5

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1277/2013 της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 2013, για την έγκριση αύξησης των ορίων εμπλουτισμού του οίνου που παράγεται από σταφύλια που τρυγήθηκαν το 2013 σε ορισμένες αμπελουργικές περιοχές ή σε τμήμα αυτών 10

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1278/2013 της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 2013, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 13

Τιμή: 3 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισης που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

ΟΔΗΓΙΕΣ

- ★ Οδηγία 2013/60/ΕΕ της Επιτροπής, της 27ης Νοεμβρίου 2013, για την τροποποίηση, με σκοπό την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, της οδηγίας 97/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ορισμένα στοιχεία και χαρακτηριστικά των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα, της οδηγίας 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση τύπου δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα και της οδηγίας 2009/67/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τοποθέτηση διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης στα δίκυκλα και τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα ⁽¹⁾ 15

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- ★ Απόφαση 2013/725/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, της 9ης Δεκεμβρίου 2013, για την τροποποίηση και την παράταση της απόφασης 2012/173/ΚΕΠΠΑ σχετικά με την ενεργοποίηση του κέντρου επιχειρήσεων της ΕΕ για τις αποστολές και την επιχείρηση κοινής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας στο Κέρας της Αφρικής 39
- ★ Απόφαση 2013/726/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, της 9ης Δεκεμβρίου 2013, για τη στήριξη της απόφασης 2118 (2013) του ΣΑΗΕ και της συνεδρίασης EC-M-33/Dec 1 του Εκτελεστικού Συμβουλίου του ΟΑΧΟ, στο πλαίσιο της εφαρμογής της στρατηγικής της ΕΕ κατά της διάδοσης όπλων μαζικής καταστροφής 41

2013/727/ΕΕ:

- ★ Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 6ης Δεκεμβρίου 2013, για την καθιέρωση μορφοτύπου κοινοποίησης των πληροφοριών σχετικά με την έγκριση και τις ουσιαστικές αναθεωρήσεις των σχεδίων διαχείρισης αποβλήτων και των προγραμμάτων πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2013) 8641] ⁽¹⁾ 44

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2013/54/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Νοεμβρίου 2013

σχετικά με ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή της σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Μετά τη διαβίβαση του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήδη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η δράση της Ένωσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών επί των πλοίων, της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και της ασφάλειας στη θάλασσα και στην πρόληψη της ρύπανσης που οφείλεται σε ναυτικά ατυχήματα.
- (2) Η Ένωση έχει επίγνωση του γεγονότος ότι τα περισσότερα ατυχήματα στη θάλασσα οφείλονται άμεσα στον ανθρώπινο παράγοντα, ιδίως στην κόπωση.
- (3) Ένας από τους κύριους στόχους της πολιτικής της Ένωσης στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα είναι η εξάλειψη της ναυτιλίας που λειτουργεί με υποβαθμισμένα πρότυπα.
- (4) Στις 23 Φεβρουαρίου 2006 η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ), επιθυμώντας να θεσπίσει ένα ενιαίο, συνεκτικό και επικαιροποιημένο εργαλείο, το οποίο επίσης να ενσωματώνει

τις θεμελιώδεις αρχές που περιλαμβάνονται σε άλλες διεθνείς συμβάσεις εργασίας, υιοθέτησε τη σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 (MLC 2006).

- (5) Σύμφωνα με το άρθρο VIII αυτής, η MLC 2006 πρέπει να τεθεί σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα έχουν καταχωριστεί επικυρώσεις από τουλάχιστον 30 μέλη της ΔΟΕ με συνολικό μερίδιο στην παγκόσμια ολική χωρητικότητα πλοίων της τάξεως του 33 %. Ο όρος αυτός εκπληρώθηκε στις 20 Αυγούστου 2012 και, επομένως, η MLC 2006 τέθηκε σε ισχύ την 20ή Αυγούστου 2013.
- (6) Με την απόφαση 2007/431/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽³⁾ τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούνται να επικυρώσουν τη MLC 2006 και τα κράτη μέλη καλούνται να την επικυρώσουν το ταχύτερο δυνατόν.
- (7) Η MLC 2006 θεσπίζει ελάχιστα παγκόσμια πρότυπα με σκοπό να διασφαλιστεί το δικαίωμα όλων των ναυτικών σε αξιοπρεπείς συνθήκες διαβίωσης και εργασίας, ανεξαρτήτως της ιδιότητάς τους και ανεξαρτήτως της σημαίας των πλοίων επί των οποίων υπηρετούν, και να καθιερωθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού.
- (8) Διάφορα μέρη της MLC 2006 έχουν εισαχθεί σε διάφορες πράξεις της Ένωσης τόσο όσον αφορά το κράτος σημαίας όσο και τις υποχρεώσεις του κράτους λιμένα. Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να περιληφθούν ορισμένες διατάξεις συμμόρφωσης και εφαρμογής που προβλέπονται στον τίτλο 5 της MLC 2006 σχετικά με τα μέρη της MLC 2006 για τα οποία δεν έχουν ακόμα θεσπιστεί οι απαιτούμενες διατάξεις συμμόρφωσης και εφαρμογής. Τα εν λόγω μέρη αντιστοιχούν στα στοιχεία που περιέχονται στο παράρτημα της οδηγίας 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Απόφαση 2007/431/ΕΚ του Συμβουλίου, της 7ης Ιουνίου 2007, για την εξουσιοδότηση των κρατών μελών να επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τη σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΕΕ L 161 της 22.6.2007, σ. 63).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2009, για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για τροποποίηση της οδηγίας 1999/63/ΕΚ (ΕΕ L 124 της 20.5.2009, σ. 30).

⁽¹⁾ ΕΕ C 299 της 4.10.2012, σ. 153.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 8ης Οκτωβρίου 2013 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 15ης Νοεμβρίου 2013.

- (9) Η οδηγία 2009/13/ΕΚ εφαρμόζει τη συμφωνία που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (EC-SA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 («η συμφωνία»), που επισυνάπτεται στην εν λόγω οδηγία. Η παρούσα οδηγία ισχύει με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/13/ΕΚ και θα πρέπει, επομένως, να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με ευνοϊκότερες διατάξεις του ενωσιακού δικαίου σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία.
- (10) Παρά το ότι η οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ διέπει τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας ενσωματώνοντας το εθελοντικό πρόγραμμα ελέγχων των κρατών μελών του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΔΝΟ) στη νομοθεσία της Ένωσης και εισάγοντας την πιστοποίηση της ποιότητας των εθνικών ναυτιλιακών διοικήσεων, μια χωριστή οδηγία που θα καλύπτει τα πρότυπα ναυτικής εργασίας θα ήταν πιο ενδεδειγμένη και θα αντανάκλασε σαφέστερα τους διαφορετικούς σκοπούς και διαδικασίες, χωρίς ωστόσο να επηρεάζεται η οδηγία 2009/21/ΕΚ.
- (11) Οι διατάξεις της οδηγίας 2009/21/ΕΚ εφαρμόζονται στις συμβάσεις του ΔΝΟ. Σε κάθε περίπτωση, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να καταρτίζουν, να εφαρμόζουν και να διατηρούν σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τα επιχειρησιακά μέρη των σχετικών με το κράτος σημαίας δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών διοικητικών αρχών τους που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
- (12) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν την αποτελεσματική εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους ως κράτη σημαίας όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών μερών της MLC 2006 από τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Με τη θέσπιση αποτελεσματικού συστήματος μηχανισμών παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν, όπου κρίνουν κατάλληλο, να εξουσιοδοτούν δημόσια ιδρύματα ή άλλους οργανισμούς κατά την έννοια του κανονισμού 5.1.2 της MLC 2006, υπό τους όρους που καθορίζονται σε αυτόν.
- (13) Το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ προβλέπει ότι η εντολή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα περιλαμβάνει ως κύριο καθήκον του τη συνεργασία του Οργανισμού με τα κράτη μέλη και την παροχή, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, κατάλληλων πληροφοριών προς υποστήριξη της παρακολούθησης του έργου των αναγνωρισμένων οργανισμών που ενεργούν εξ ονόματος του εν λόγω κράτους μέλους, με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας.
- (14) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των επιπτώσεων της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων.
- (15) Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να συνεπάγεται μείωση του επιπέδου προστασίας που απολαμβάνουν επί του παρόντος οι ναυτικοί δυνάμει του ενωσιακού δικαίου,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Με την παρούσα οδηγία καθορίζονται κανόνες για να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών μερών της MLC 2006. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις οδηγίες 2009/13/ΕΚ και 2009/21/ΕΚ, ούτε τυχόν υψηλότερα πρότυπα όσον αφορά τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών που ορίζονται σε αυτές.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύει ο ακόλουθος ορισμός, επιπροσθέτως των σχετικών ορισμών που περιέχονται στο παράρτημα της οδηγίας 2009/13/ΕΚ:

ως «σχετικά μέρη της MLC 2006» νοούνται τα μέρη της MLC 2006 το περιεχόμενο των οποίων θεωρείται ότι αντιστοιχεί στις διατάξεις του παραρτήματος της οδηγίας 2009/13/ΕΚ.

Άρθρο 3

Παρακολούθηση της συμμόρφωσης

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη θέσπιση αποτελεσματικών και κατάλληλων μηχανισμών εφαρμογής και παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων στα διαστήματα που προβλέπονται στη MLC 2006, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών επί πλοίων που φέρουν τη σημαία τους πληρούν και εξακολουθούν να πληρούν τις απαιτήσεις των σχετικών μερών της MLC 2006.

⁽¹⁾ Οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 132).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1).

2. Σε ό,τι αφορά τα πλοία, ολικής χωρητικότητας κάτω των 200, τα οποία δεν εκτελούν διεθνείς πλόες, τα κράτη μέλη μπορούν, σε διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, να αποφασίσουν την προσαρμογή, όπως προβλέπεται στο άρθρο II παράγραφος 6 της MLC 2006, των μηχανισμών παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων, ώστε να ληφθούν υπόψη οι ιδιαίτερες συνθήκες που σχετίζονται με τα πλοία αυτά.

3. Κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους δυνάμει του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη μπορούν, όπου κρίνουν κατάλληλο, να εξουσιοδοτήσουν δημόσια ιδρύματα ή άλλους οργανισμούς (συμπεριλαμβανομένων και εκείνων άλλου κράτους μέλους, εφόσον αυτό συμφωνεί) τους οποίους αναγνωρίζουν ότι διαθέτουν επαρκείς ικανότητες, την αρμοδιότητα και την ανεξαρτησία για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων. Σε κάθε περίπτωση, τα κράτη μέλη παραμένουν εξ ολοκλήρου υπεύθυνα για την επιθεώρηση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ενδιαφερόμενων ναυτικών σε πλοία που φέρουν τη σημαία αυτών των κρατών μελών. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.

4. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σαφείς στόχους και πρότυπα για τη διαχείριση των οικείων συστημάτων επιθεώρησης, καθώς και κατάλληλες συνολικές διαδικασίες για την αξιολόγησή τους όσον αφορά τον βαθμό επίτευξης των εν λόγω στόχων και προτύπων.

5. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά διασφαλίζει ότι οι ναυτικοί επί πλοίων που φέρουν τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους έχουν πρόσβαση σε αντίγραφο της συμφωνίας. Η πρόσβαση μπορεί να παρέχεται με ηλεκτρονικά μέσα.

Άρθρο 4

Προσωπικό αρμόδιο για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού από ιδρύματα ή άλλους οργανισμούς, («αναγνωρισμένους οργανισμούς» κατά την έννοια της MLC 2006), το οποίο είναι εξουσιοδοτημένο να διενεργεί επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 και είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής των σχετικών μερών της MLC 2006, διαθέτει την εκπαίδευση, τα προσόντα, τα καθήκοντα, τις αρμοδιότητες, την πλήρη νομική εξουσία, το καθεστώς και την ανεξαρτησία που είναι αναγκαία ή ευκαία ώστε να είναι σε θέση να διενεργεί τον εν λόγω έλεγχο και να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τα σχετικά μέρη της MLC 2006. Σύμφωνα με τη MLC 2006, οι επιθεωρητές έχουν την εξουσία να προβαίνουν στις απαιτούμενες ενέργειες ώστε να απαγορεύουν σε πλοίο να αναχωρήσει από τον λιμένα έως ότου πραγματοποιηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες.

2. Κάθε εξουσιοδότηση που χορηγείται σε σχέση με επιθεωρήσεις επιτρέπει κατ' ελάχιστον στον αναγνωρισμένο οργανισμό να ζητήσει την αποκατάσταση των ελλείψεων που εντοπίζει στις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών και να διεξάγει σχετικές επιθεωρήσεις κατόπιν αιτήσεως κράτους λιμένα.

⁽¹⁾ Οδηγία 2009/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 47).

3. Κάθε κράτος μέλος θεσπίζει:

α) σύστημα για τη διασφάλιση της επάρκειας του έργου που επιτελούν αναγνωρισμένοι οργανισμοί, το οποίο περιλαμβάνει την παροχή πληροφοριών όσον αφορά όλους τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς και τις σχετικές διεθνείς πράξεις, και

β) διαδικασίες επικοινωνίας και εποπτείας των εν λόγω οργανισμών.

4. Κάθε κράτος μέλος παρέχει στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας πρόσφατη κατάσταση με όλους τους αναγνωρισμένους οργανισμούς που έχουν εξουσιοδότηση να ενεργούν εξ ονόματός του και διατηρεί την εν λόγω κατάσταση επικαιροποιημένη. Η κατάσταση προσδιορίζει τις αποστολές που οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί έχουν εξουσιοδοτηθεί να επιτελούν.

Άρθρο 5

Διαδικασίες υποβολής παραπόνων επί του σκάφους, διευθέτηση παραπόνων και διορθωτικά μέτρα

1. Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι στους νόμους ή τους κανονισμούς του περιέχονται κατάλληλες διαδικασίες για τη διαχείριση παραπόνων επί πλοίου.

2. Εάν κράτος μέλος γίνει αποδέκτης καταγγελίας την οποία δεν θεωρεί προδήλως αβάσιμη ή έχει αποδείξει ότι πλοίο που φέρει τη σημαία του δεν συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις των σχετικών μερών της MLC 2006 ή ότι υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά τα μέτρα εφαρμογής, το εν λόγω κράτος μέλος προβαίνει στις απαιτούμενες ενέργειες προκειμένου να διερευνηθεί το θέμα και εξασφαλίζει ότι λαμβάνονται μέτρα για την αποκατάσταση των ελλείψεων που ενδεχομένως διαπιστώθηκαν.

3. Το προσωπικό που διαχειρίζεται ή λαμβάνει γνώση των καταγγελιών αντιμετωπίζει ως εμπιστευτική την πηγή των παραπόνων ή της καταγγελίας για εικαζόμενο κίνδυνο ή έλλειψη σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών ή παράβαση των νόμων και των κανονισμών και δεν γνωστοποιεί στον πλοιοκτήτη, τον εκπρόσωπο του ή τον εφοπλιστή του πλοίου ότι διεξήχθη επιθεώρηση ως συνέπεια σχετικού παραπόνου ή καταγγελίας.

Άρθρο 6

Εκθέσεις

1. Η Επιτροπή, στο πλαίσιο των εκθέσεων της που πρέπει να εκπονούνται σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2009/21/EK, περιλαμβάνει ζητήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

2. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2018, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο όσον αφορά την υλοποίηση και εφαρμογή του κανονισμού 5.3 της MLC 2006 σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής εργατικού δυναμικού. Εάν χρειαστεί, η έκθεση μπορεί να περιλαμβάνει προτάσεις λήψης μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Άρθρο 7

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο αυτών των διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα εν λόγω μέτρα, αυτά περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος αυτών των παραπομπών καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών μέτρων εθνικού δικαίου τα οποία θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 8

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 9

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 20 Νοεμβρίου 2013.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

V. LEŠKEVIČIUS

Δήλωση της Επιτροπής

«Η Επιτροπή κρίνει ότι ο τίτλος δεν ανταποκρίνεται ορθά στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.».

ΟΔΗΓΙΑ 2013/56/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Νοεμβρίου 2013

για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές και τα απόβλητα ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά φορητών ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών που περιέχουν κάδμιο και προορίζονται για ασύρματα ηλεκτρικά εργαλεία και στοιχείων-κουμπιών με χαμηλή περιεκτικότητα σε υδράργυρο και για την κατάργηση της απόφασης 2009/603/ΕΚ της Επιτροπής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήδη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 2006/66/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ απαγορεύει τη διάθεση στην αγορά φορητών ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών, συμπεριλαμβανομένων των ενσωματωμένων σε συσκευές, που περιέχουν περισσότερο από 0,002 % καδμίου κατά βάρος. Ωστόσο, οι φορητές ηλεκτρικές στήλες και οι συσσωρευτές που προορίζονται για χρήση σε ασύρματα ηλεκτρικά εργαλεία εξαιρούνται από την εν λόγω απαγόρευση.

(2) Η Επιτροπή επανεξέτασε την εν λόγω εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 της οδηγίας 2006/66/ΕΚ.

(3) Η εν λόγω επανεξέταση οδήγησε στο συμπέρασμα ότι, προκειμένου να μειωθεί σταδιακά η ποσότητα καδμίου που εκπέμπεται στο περιβάλλον, η απαγόρευση της χρήσης καδμίου θα πρέπει να επεκταθεί και στις φορητές ηλεκτρικές

στήλες και συσσωρευτές που προορίζονται για χρήση σε ασύρματα ηλεκτρικά εργαλεία, καθότι υπάρχουν διαθέσιμα στην αγορά υποκατάστατα χωρίς κάδμιο κατάλληλα για τις εφαρμογές αυτές, δηλαδή υδρίδια νικελίου-μετάλλου και τεχνολογίες στηλών ιόντων λιθίου.

(4) Η υφιστάμενη εξαίρεση για φορητές ηλεκτρικές στήλες και συσσωρευτές που προορίζονται για χρήση σε ασύρματα ηλεκτρικά εργαλεία θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2016, ώστε να μπορέσει η βιομηχανία ανακύκλωσης καθώς και οι καταναλωτές σε ολοκληρή την παραγωγική αλυσίδα να προσαρμοστούν περαιτέρω στις σχετικές υποκατάστατες τεχνολογίες σε όλες τις περιοχές της Ένωσης με ενιαίο τρόπο.

(5) Η οδηγία 2006/66/ΕΚ απαγορεύει τη διάθεση στην αγορά όλων των ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών, είτε είναι ενσωματωμένα σε συσκευές είτε όχι, που περιέχουν περισσότερο από 0,0005 % υδραργύρου κατά βάρος. Από την απαγόρευση αυτή εξαιρούνται, ωστόσο, τα στοιχεία-κουμπιά με περιεκτικότητα σε υδράργυρο που δεν υπερβαίνει το 2 % κατά βάρος. Στην ενωσιακή αγορά στοιχείων-κουμπιών παρατηρείται ήδη μεταστροφή προς τα στοιχεία-κουμπιά χωρίς υδράργυρο. Κρίνεται, επομένως, σκόπιμη η απαγόρευση της εμπορίας στοιχείων-κουμπιών με περιεκτικότητα σε υδράργυρο που υπερβαίνει το 0,0005 % κατά βάρος.

(6) Ως συνέπεια της έναρξης ισχύος της Συνθήκης της Λισαβόνας, οι αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή δυνάμει της οδηγίας 2006/66/ΕΚ είναι ανάγκη να ευθυγραμμιστούν με τα άρθρα 290 και 291 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

(7) Για τη συμπλήρωση ή την τροποποίηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ για τα κριτήρια αξιολόγησης των ισοδυνάμων συνθηκών όσον αφορά την επεξεργασία και την ανακύκλωση εκτός της Ένωσης, τη σήμανση της δυναμικότητας των φορητών ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών και των ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών αυτοκινήτων, καθώς και τις εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις επίσημης σήμανσης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να προβαίνει σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή θα πρέπει, κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

⁽¹⁾ ΕΕ C 229 της 31.7.2012, σ. 140.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Οκτωβρίου 2013 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 15ης Νοεμβρίου 2013.

⁽³⁾ Οδηγία 2006/66/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Σεπτεμβρίου 2006, σχετικά με τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές και τα απόβλητα ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών και με την κατάργηση της οδηγίας 91/157/ΕΟΚ (ΕΕ L 266 της 26.9.2006, σ. 1).

- (8) Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, οι απαιτήσεις και το υπόδειγμα εγγραφής των παραγωγών στα μητρώα θα πρέπει να είναι σύμφωνα προς τους κανόνες και το υπόδειγμα εγγραφής στα μητρώα που καθορίζονται δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 3 και του παραρτήματος Χ μέρος Α της οδηγίας 2012/19/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
- (9) Για να διασφαλισθούν ομοιόμορφοι όροι εφαρμογής της οδηγίας 2006/66/ΕΚ, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά τις μεταβατικές ρυθμίσεις που αφορούν τα ελάχιστα ποσοστά συλλογής, την κοινή μεθοδολογία για τον υπολογισμό των ετήσιων πωλήσεων φορητών ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών σε τελικούς χρήστες, τους λεπτομερείς κανόνες για τον υπολογισμό των αποδόσεων ανακύκλωσης και το ερωτηματολόγιο ή σχεδιάγραμμα για τις εθνικές εκθέσεις εφαρμογής. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾.
- (10) Η οδηγία 2006/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ καταργήθηκε από την οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ από τις 12 Δεκεμβρίου 2010.
- (11) Επομένως, η οδηγία 2006/66/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2006/66/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η απαγόρευση της παραγράφου 1 στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται στα στοιχεία-κουμπιά με περιεκτικότητα σε υδράργυρο που δεν υπερβαίνει το 2 % κατά βάρος μέχρι την 1η Οκτωβρίου 2015».

⁽¹⁾ Οδηγία 2012/19/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2012, σχετικά με τα απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΑΗΗΕ) (ΕΕ L 197 της 24.7.2012, σ. 38).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁽³⁾ Οδηγία 2006/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, περί των στερεών αποβλήτων (ΕΕ L 114 της 27.4.2006, σ. 9).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και για την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3).

β) η παράγραφος 3 στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) σε ασύρματα ηλεκτρικά εργαλεία· η παρούσα εξαίρεση για τα ασύρματα ηλεκτρικά εργαλεία ισχύει μέχρι την 1η Οκτωβρίου 2014.»

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Όσον αφορά τα στοιχεία-κουμπιά για βοηθήματα ακοής, η Επιτροπή επανεξετάζει τακτικά την εξαίρεση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 και υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τη διαθεσιμότητα στοιχείων-κουμπιών για βοηθήματα ακοής σύμφωνα με το στοιχείο α) της παραγράφου 1 το αργότερο έως την 1η Οκτωβρίου 2014. Εφόσον δικαιολογείται λόγω μη διαθεσιμότητας στοιχείων-κουμπιών για βοηθήματα ακοής σύμφωνα με το στοιχείο α) της παραγράφου 1, η Επιτροπή συνοδεύει την έκθεσή της από κατάλληλη πρόταση ώστε να παραταθεί η εξαίρεση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) όσον αφορά τα στοιχεία-κουμπιά για βοηθήματα ακοής.».

2) Το άρθρο 6 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Ηλεκτρικές στήλες και συσσωρευτές που δεν πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, αλλά έχουν διατεθεί νομίμως στην αγορά πριν από την ημερομηνία εφαρμογής των αντίστοιχων απαγορεύσεων που προβλέπονται στο άρθρο 4, δύνανται να συνεχίσουν να διατίθενται στο εμπόριο μέχρι εξαντλήσεως των αποθεμάτων.».

3) Το άρθρο 10 παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Η Επιτροπή δύναται να θεσπίζει με εκτελεστικές πράξεις μεταβατικές ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση δυσκολιών που αντιμετωπίζει ένα κράτος μέλος όσον αφορά την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου 2 λόγω ειδικών εθνικών περιστάσεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2.

Για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή θεσπίζει με εκτελεστικές πράξεις κοινή μεθοδολογία για τον υπολογισμό των ετήσιων πωλήσεων φορητών ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών στους τελικούς χρήστες έως τις 26 Σεπτεμβρίου 2007. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2.».

4) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Αφαίρεση αποβλήτων ηλεκτρικών σπηλών και συσσωρευτών

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι κατασκευαστές να σχεδιάζουν τις συσκευές κατά τρόπο ώστε οι ηλεκτρικές σπήλες και συσσωρευτές να μπορούν να αφαιρούνται εύκολα. Όταν δεν είναι δυνατή η εύκολη αφαίρεση από τον τελικό χρήστη, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι κατασκευαστές να σχεδιάζουν τις συσκευές κατά τρόπο ώστε τα απόβλητα ηλεκτρικών σπηλών και συσσωρευτών να μπορούν να αφαιρούνται εύκολα από ειδικευμένους επαγγελματίες ανεξάρτητους από τον κατασκευαστή. Οι συσκευές με ενσωματωμένες ηλεκτρικές σπήλες και συσσωρευτές συνοδεύονται από οδηγίες για τον τρόπο ασφαλούς αφαίρεσης των εν λόγω ηλεκτρικών σπηλών και συσσωρευτών είτε από τον τελικό χρήστη είτε από ανεξάρτητους ειδικευμένους επαγγελματίες. Ανάλογα με την περίπτωση, οι οδηγίες ενημερώνουν επίσης τον τελικό χρήστη για το είδος της ενσωματωμένης στη συσκευή ηλεκτρικής σπήλης ή συσσωρευτή.

Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζονται όταν, για λόγους ασφάλειας ή αποδοτικότητας, για ιατρικούς λόγους ή για λόγους ακεραιότητας των δεδομένων, απαιτείται συνεχής παροχή ηλεκτρικού ρεύματος για την οποία είναι αναγκαία η μόνιμη σύνδεση της συσκευής με την ηλεκτρική στήλη ή τον συσσωρευτή.»

5) Το άρθρο 12 παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Η Επιτροπή θεσπίζει με εκτελεστικές πράξεις λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τον υπολογισμό των αποδόσεων ανακύκλωσης το αργότερο έως την 26η Μαρτίου 2010. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2.»

6) Το άρθρο 12 παράγραφος 7 διαγράφεται.

7) Το άρθρο 15 παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 23α για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων συμπληρωματικών των αναφερόμενων στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και ιδίως κριτηρίων για την αξιολόγηση των ισοδυνάμων συνθηκών όπως αναφέρεται σε αυτό.»

8) Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 17

Εγγραφή στα μητρώα

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε κάθε παραγωγός να εγγράφεται στα μητρώα. Η εγγραφή διέπεται από τις ίδιες διαδικαστικές απαιτήσεις σε κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με το παράρτημα IV.»

9) Το άρθρο 18 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν τα σχεδιαζόμενα μέτρα εξαίρεσης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τους λόγους για τους οποίους τα προτείνουν, τα κοινοποιούν δε στην Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη.»

10) Το άρθρο 21 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η δυναμικότητα των φορητών ηλεκτρικών σπηλών και συσσωρευτών και των ηλεκτρικών σπηλών και συσσωρευτικών αυτοκινήτων αναγράφεται επ' αυτών κατά τρόπο ορατό, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο, έως τις 26 Σεπτεμβρίου 2009. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 23α για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων συμπληρωματικών της απαίτησης αυτής, συμπεριλαμβανομένων εναρμονισμένων μεθόδων για τον καθορισμό της δυναμικότητας και της ενδεδειγμένης χρήσης, έως τις 26 Μαρτίου 2009.»

β) η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 23α για τη θέσπιση εξαιρέσεων από τις απαιτήσεις επισημάνσης που ορίζονται στο παρόν άρθρο. Κατά την προετοιμασία των εν λόγω εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή πραγματοποιεί διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους παράγοντες, ιδίως τους παραγωγούς, τους φορείς συλλογής, τους φορείς ανακύκλωσης, τους φορείς επεξεργασίας, τις περιβαλλοντικές οργανώσεις και τις οργανώσεις καταναλωτών, και τις οργανώσεις εργαζομένων.»

11) Το άρθρο 22 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι εκθέσεις συντάσσονται βάσει ερωτηματολογίου ή σχεδιαγράμματος. Η Επιτροπή καθορίζει με εκτελεστικές πράξεις το ερωτηματολόγιο ή το σχεδιάγραμμα για τις εκθέσεις αυτές. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2. Το ερωτηματολόγιο ή το σχεδιάγραμμα αποστέλλεται στα κράτη μέλη έξι μήνες πριν από την έναρξη της πρώτης περιόδου που καλύπτει η έκθεση.»

12) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 23α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.

2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3 και στο άρθρο 21 παράγραφοι 2 και 7 χορηγείται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 30 Δεκεμβρίου 2013. Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις για την εν λόγω παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3 και στο άρθρο 21 παράγραφοι 2 και 7 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης αίρει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται σε αυτήν. Τίθεται σε ισχύ την επόμενη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή αργότερα, σε ημερομηνία που καθορίζεται σε αυτήν. Η απόφαση ανάκλησης δεν επηρεάζει την εγκυρότητα ήδη ισχυουσών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

4. Κατά την έκδοση πράξης κατ' εξουσιοδότηση, η Επιτροπή μεριμνά για την ταυτόχρονη κοινοποίηση της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

5. Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη η οποία εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 3 και του άρθρου 21 παράγραφοι 2 και 7 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν προβάλλουν αντίρρηση ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από την παρέλευση του εν λόγω διαστήματος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν σκοπεύουν να προβάλλουν αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»

13) Το άρθρο 24 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 24

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 39 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*). Η ως άνω αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).

2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Όταν η επιτροπή δεν διατυπώνει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

(*) Οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3.).

(**) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).»

14) Προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Διαδικαστικές απαιτήσεις εγγραφής στα μητρώα

1. Απαιτήσεις εγγραφής

Οι παραγωγοί ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών εγγράφονται, με έντυπα ή με ηλεκτρονικά μέσα, στα μητρώα των εθνικών αρχών ή των εγκεκριμένων από τα κράτη μέλη εθνικών οργανώσεων που είναι αρμόδιες για την ευθύνη των παραγωγών (εφεξής “φορείς εγγραφής”).

Η διαδικασία εγγραφής μπορεί να αποτελεί μέρος άλλης διαδικασίας εγγραφής παραγωγών σε μητρώα.

Οι παραγωγοί ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών εγγράφονται μία μόνο φορά στο κράτος μέλος στην αγορά του οποίου διαδίδουν για πρώτη φορά σε επαγγελματική βάση ηλεκτρικές στήλες και συσσωρευτές. Κατά την εγγραφή τους, τους αποδίδεται αριθμός εγγραφής.

2. Στοιχεία προς υποβολή από τους παραγωγούς

Οι παραγωγοί ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών παρέχουν στους φορείς εγγραφής τα ακόλουθα στοιχεία:

i) επωνυμία του παραγωγού και εμπορικές ονομασίες (εφόσον υπάρχουν) με τις οποίες δραστηριοποιείται στο κράτος μέλος·

ii) διεύθυνση/διευθύνσεις του παραγωγού: ταχυδρομικός τομέας και τόπος, οδός και αριθμός, χώρα, URL, αριθμός τηλεφώνου, καθώς και αρμόδιος επικοινωνίας, αριθμός τηλεμοιότητας και διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του παραγωγού, εάν υπάρχουν·

iii) το είδος των ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών που διαδίδεται στην αγορά ο παραγωγός: φορητές ηλεκτρικές στήλες και συσσωρευτές, ηλεκτρικές στήλες και συσσωρευτές βιομηχανίας ή ηλεκτρικές στήλες και συσσωρευτές αυτοκινητών·

iv) πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο ο παραγωγός εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του: ατομικά ή μέσω συλλογικού συστήματος·

v) ημερομηνία υποβολής της αίτησης εγγραφής·

vi) εθνικός αναγνωριστικός κωδικός του παραγωγού, συμπεριλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού ή του εθνικού αριθμού φορολογικού μητρώου (προαιρετικό)·

vii) δήλωση περί του αληθούς των υποβαλλόμενων στοιχείων.

Για την εγγραφή που αναφέρεται στο σημείο 1 δεύτερο εδάφιο, οι παραγωγοί ηλεκτρικών σιγλών και συσσωρευτών δεν υποχρεούνται να παρέχουν άλλα στοιχεία πέραν αυτών που απαριθμούνται στο σημείο 2 σημεία i) έως vii).

3. Τέλη εγγραφής

Οι φορείς εγγραφής μπορούν να επιβάλλουν τέλη εγγραφής μόνον εφόσον αυτά συναρτώνται με το κόστος και δεν είναι δυσανάλογα.

Οι φορείς εγγραφής που επιβάλλουν τέλη εγγραφής ενημερώνουν τις αρμόδιες εθνικές αρχές σχετικά με τη μέθοδο υπολογισμού του ύψους των τελών.

4. Μεταβολή των δεδομένων εγγραφής

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, σε περίπτωση μεταβολής των δεδομένων εγγραφής που έχουν υποβληθεί από τους παραγωγούς σύμφωνα με το σημείο 2 σημεία i) έως vii), να ενημερώνεται από τους παραγωγούς ο οικείος φορέας εγγραφής το αργότερο ένα μήνα μετά τη μεταβολή.

5. Διαγραφή από τα μητρώα

Όταν ένας παραγωγός παύει να έχει την ιδιότητα του παραγωγού σε ένα κράτος μέλος, διαγράφεται από τα μητρώα ενημερώνοντας σχετικώς τον οικείο φορέα εγγραφής.»

Άρθρο 2

Κατάργηση της απόφασης 2009/603/ΕΚ της Επιτροπής

Η απόφαση 2009/603/ΕΚ της Επιτροπής⁽¹⁾ καταργείται από την 1η Ιουλίου 2015.

Άρθρο 3

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση προς το άρθρο 1 της παρούσας οδηγίας έως την 1η Ιουλίου 2015. Ανακοινώνουν πάραυτα στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς ρυθμίσεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 5

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 20 Νοεμβρίου 2013.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος
V. LEŠKEVICIUS

⁽¹⁾ Απόφαση 2009/603/ΕΚ της Επιτροπής, της 5ης Αυγούστου 2009, για καθορισμό απαιτήσεων για την καταχώριση παραγωγών ηλεκτρικών σιγλών και συσσωρευτών σύμφωνα με την οδηγία 2006/66/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 206 της 8.8.2009, σ. 13).

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1277/2013 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Δεκεμβρίου 2013

για την έγκριση αύξησης των ορίων εμπλουτισμού του οίνου που παράγεται από σταφύλια που τρυγήθηκαν το 2013 σε ορισμένες αμπελουργικές περιοχές ή σε τμήμα αυτών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα («Ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ») ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 121 τρίτο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το παράρτημα ΧVa σημείο Α παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 προβλέπει ότι, κατά τα έτη στη διάρκεια των οποίων επικρατούν εξαιρετικά δυσμενείς κλιματικές συνθήκες, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν αύξηση κατά 0,5 % των ορίων του κατ' όγκο αλκοολικού τίτλου (εμπλουτισμού) του οίνου.
- (2) Η Τσεχική Δημοκρατία, η Γερμανία, η Γαλλία, η Κροατία, το Λουξεμβούργο, η Ουγγαρία, η Αυστρία και η Σλοβακία ζήτησαν αύξηση των ορίων εμπλουτισμού του οίνου που παράγεται από σταφύλια τα οποία τρυγήθηκαν το 2013, δεδομένου ότι οι κλιματικές συνθήκες κατά την καλλιεργητική περίοδο ήταν εξαιρετικά δυσμενείς. Το εν λόγω αίτημα υποβλήθηκε από την Τσεχική Δημοκρατία, τη Γερμανία, την Κροατία, το Λουξεμβούργο, την Ουγγαρία, την Αυστρία και τη Σλοβακία για όλες τις αμπελουργικές περιοχές τους, καθώς και από τη Γαλλία για ορισμένους δήμους του διοικητικού διαμερίσματος Gironde.
- (3) Λόγω των εξαιρετικά δυσμενών καιρικών συνθηκών κατά το 2013, τα όρια για την αύξηση του φυσικού κατ' όγκο αλκοολικού τίτλου που προβλέπονται στο παράρτημα ΧVa σημείο Α παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 δεν επιτρέπουν, σε ορισμένες αμπελουργικές περιοχές ή σε τμήμα αυτών, την παραγωγή οίνου με τον ενδεδειγμένο ολικό αλκοολικό τίτλο για τον οποίο υπάρχει κανονικά ζήτηση στην αγορά.
- (4) Λαμβάνοντας υπόψη τον σκοπό του παραρτήματος ΧVa του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007, και συγκεκριμένα όσον αφορά την αποθάρρυνση και τον περιορισμό του εμπλουτι-

σμού του οίνου, και δεδομένου του έκτακτου χαρακτήρα της παρέκκλισης στο σημείο Α παράγραφος 3 του εν λόγω παραρτήματος, η έγκριση για την αύξηση των ορίων εμπλουτισμού του οίνου πρέπει να χορηγείται μόνο για τις αμπελουργικές περιοχές ή τμήματα αυτών που επηρεάζονται από εξαιρετικά δυσμενείς κλιματικές συνθήκες. Ως εκ τούτου, στη Γαλλία, η έγκριση πρέπει να χορηγείται μόνο για περιορισμένο αριθμό δήμων του διοικητικού διαμερίσματος Gironde που έχουν υποστεί τέτοιες κλιματικές συνθήκες.

- (5) Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να εγκριθεί η αύξηση των ορίων εμπλουτισμού του οίνου που παράγεται από σταφύλια που τρυγήθηκαν το 2013 στις αμπελουργικές περιοχές της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Γερμανίας, της Γαλλίας, της Κροατίας, του Λουξεμβούργου, της Ουγγαρίας, της Αυστρίας και της Σλοβακίας ή σε τμήμα αυτών.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της διαχειριστικής επιτροπής για την κοινή οργάνωση των γεωργικών αγορών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Κατά παρέκκλιση από το παράρτημα ΧVa σημείο Α παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007, στις αμπελουργικές περιοχές που απαριθμούνται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού ή σε τμήμα αυτών, η αύξηση του φυσικού κατ' όγκο αλκοολικού τίτλου των νωπών σταφυλιών που τρυγήθηκαν το 2013, του γλεύκους σταφυλιών, του γλεύκους σταφυλιών που έχει υποστεί ζύμωση, του νεαρού οίνου που βρίσκεται ακόμα σε ζύμωση και του οίνου, που παράγονται από σταφύλια που τρυγήθηκαν το 2013, δεν υπερβαίνει τα ακόλουθα όρια:

- α) 3,5 % vol. στην αμπελουργική ζώνη Α, που αναφέρεται στο προσάρτημα του παραρτήματος ΧΙβ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007·
- β) 2,5 % vol. στην αμπελουργική ζώνη Β, που αναφέρεται στο προσάρτημα του παραρτήματος ΧΙβ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007·
- γ) 2,0 % vol. στις αμπελουργικές ζώνες Γ Ι και Γ ΙΙ, που αναφέρονται στο προσάρτημα του παραρτήματος ΧΙβ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007.

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 9 Δεκεμβρίου 2013.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αμπελουργικές περιοχές ή τμήμα αυτών όπου επιτρέπεται αύξηση του ορίου εμπλουτισμού σύμφωνα με το άρθρο 1

Κράτος μέλος	Αμπελουργικές περιοχές ή τμήμα αυτών (αμπελουργική ζώνη)
Τσεχική Δημοκρατία	Όλες οι αμπελουργικές περιοχές (ζώνες Α και Β)
Γερμανία	Όλες οι αμπελουργικές περιοχές (ζώνες Α και Β)
Γαλλία	Οι ακόλουθοι δήμοι εντός του διαμερίσματος 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, Moullets-et-Villemartin, Naujan-et-Postiac, Paillet, Podensac, Portets, Pujols, Rions, Saint-Aubin-de-Branne, Sainte-Colombe, Saint-Étienne-de-Lisse, Sainte-Florence, Saint-Genès-de-Castillon, Saint-Genès-de-Lombaud, Saint-Jean-de-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 and Virelade (ζώνη Γ)
Κροατία	Όλες οι αμπελουργικές περιοχές (ζώνες Β, Γ και ΓΙ)
Λουξεμβούργο	Όλες οι αμπελουργικές περιοχές (ζώνη Α)
Ουγγαρία	Όλες οι αμπελουργικές περιοχές (ζώνη ΓΙ)
Αυστρία	Όλες οι αμπελουργικές περιοχές (ζώνη Β)
Σλοβακία	Όλες οι αμπελουργικές περιοχές (ζώνες Β και ΓΙ)

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1278/2013 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Δεκεμβρίου 2013

για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) ⁽¹⁾,Έχοντας υπόψη τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 543/2011 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2011, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου όσον αφορά τους τομείς των οπωροκηπευτικών και των μεταποιημένων οπωροκηπευτικών ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 136 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 543/2011 προβλέπει, κατ' εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ'

αποκοπή τιμών εισαγωγής από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημα XVI μέρος Α του εν λόγω κανονισμού.

- (2) Η κατ' αποκοπή τιμή εισαγωγής υπολογίζεται κάθε εργάσιμη ημέρα, σύμφωνα με το άρθρο 136 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 543/2011, λαμβανομένων υπόψη των ημερήσιων μεταβλητών στοιχείων. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές εισαγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 136 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 543/2011 καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 9 Δεκεμβρίου 2013.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,

Jerzy PLEWA

Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και
Αγροτικής Ανάπτυξης

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 157 της 15.6.2011, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Οι κατ' αποκοπή τιμές εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(ευρώ/100 kg)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτων χωρών ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή εισαγωγής
0702 00 00	AL	45,1
	MA	81,4
	TN	86,4
	TR	84,7
	ZZ	74,4
0707 00 05	AL	59,9
	MA	127,8
	TR	122,5
	ZZ	103,4
0709 93 10	MA	153,0
	TR	161,8
	ZZ	157,4
0805 10 20	AR	30,4
	AU	88,3
	MA	36,7
	TR	61,1
	UY	36,0
	ZA	55,2
	ZW	19,7
0805 20 10	ZZ	46,8
	AU	135,6
	MA	58,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	ZZ	97,1
	TR	66,3
0805 50 10	ZZ	66,3
	TR	70,1
0808 10 80	ZZ	70,1
	BA	42,7
	MK	36,9
	NZ	160,5
	US	165,4
	ZA	199,9
0808 30 90	ZZ	121,1
	TR	130,9
	US	211,2
	ZZ	171,1

⁽¹⁾ Ονοματολογία των χωρών που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1833/2006 της Επιτροπής (ΕΕ L 354 της 14.12.2006, σ. 19). Ο κωδικός «ZZ» αντιπροσωπεύει «άλλες χώρες καταγωγής».

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2013/60/ΕΕ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Νοεμβρίου 2013

για την τροποποίηση, με σκοπό την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, της οδηγίας 97/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ορισμένα στοιχεία και χαρακτηριστικά των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα, της οδηγίας 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση τύπου δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα και της οδηγίας 2009/67/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τοποθέτηση διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης στα δίκυκλα και τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 97/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1997, σχετικά με ορισμένα στοιχεία και χαρακτηριστικά των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 7,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2002/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Μαρτίου 2002, για την έγκριση τύπου δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με κινητήρα⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 17,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2009/67/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με την τοποθέτηση διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης στα δίκυκλα και τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα⁽³⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν και/ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και με τους όρους για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές («αναθεωρημένη συμφωνία του 1958»)⁽⁴⁾. Για να απλουστευθεί η ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με την έγκριση τύπου σύμφωνα με τις συστάσεις της τελικής έκθεσης με τίτλο «CARS 21: Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα», είναι σκόπιμο να τροποποιηθούν οι οδηγίες της ΕΕ με την ενσωμάτωση στο ενωσιακό δίκαιο και την εφαρμογή των πρόσθετων κανονισμών ΟΕΕ/ΗΕ στην ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων της κατηγορίας L, χωρίς να μειωθεί το επίπεδο προστασίας. Για να μειωθεί η διοικητική επιβάρυνση που συνδέεται με τις διαδικασίες έγκρισης τύπου, οι κατασκευαστές οχημάτων θα

πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ζητούν έγκριση τύπου σύμφωνα με τους οικείους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ που αναφέρονται στο άρθρο 1 της παρούσας οδηγίας.

(2) Κατά τη μεταβατική περίοδο έως την ημερομηνία κατά την οποία ο κανονισμός αριθ. 41 της ΟΕΕ/ΗΕ για τις εκπομπές θορύβου από μοτοσικλές⁽⁵⁾ καθίσταται υποχρεωτικός από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων⁽⁶⁾, είναι σκόπιμο, για τους νέους τύπους οχημάτων, οι απαιτήσεις ήχου για τις μοτοσικλές που καθορίζονται στο κεφάλαιο 9 της οδηγίας 97/24/ΕΚ και στην τέταρτη σειρά τροποποιήσεων του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 41, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών ορίων ήχου που παρατίθεται στο παράρτημα 6 του εν λόγω κανονισμού ΗΕ, να θεωρούνται ισοδύναμες.

(3) Εξαιτίας του δυσανάλογα υψηλού επιπέδου εκπομπών υδρογονανθράκων και μονοξειδίου του άνθρακα που παράγονται από τις κατηγορίες οχημάτων L1e, L2e και L6e (δίκυκλα και τρίκυκλα μοτοποδήλατα και ελαφρά τετράκυκλα), είναι σκόπιμο να αναθεωρηθεί η περιβαλλοντική δοκιμή τύπου I (εκπομπές εξάτμισης ύστερα από ψυχρή εκκίνηση) με το να συμπεριληφθούν οι μετρήσεις των εκπομπών που αρχίζουν αμέσως μετά την εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα, ώστε να αντικατοπτρίζεται καλύτερα η πραγματική χρήση και το σημαντικό ποσοστό των εκπομπών ρύπων που παράγονται αμέσως μετά την ψυχρή εκκίνηση, ενώ ο κινητήρας θερμαίνεται. Οι αλλαγές στη διαδικασία εργαστηριακών δοκιμών για τις εκπομπές θα πρέπει να αντικατοπτρίζονται στις διοικητικές διατάξεις, ιδίως στις αλλαγές όσον αφορά τις καταχωρίσεις στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης (ΠΣ) και το δελτίο αποτελεσμάτων των δοκιμών μέτρησης στην οδηγία 2002/24/ΕΚ.

(4) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού για όλους τους κατασκευαστές και για λόγους ίσων περιβαλλοντικών επιδόσεων των οχημάτων των κατηγοριών L1e, L2e και L6e σε ό,τι αφορά τις εκπομπές αερίων στροφαλοθαλάμου, είναι επίσης σκόπιμο να ζητηθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος, όταν υποβάλλει αίτηση για νέα έγκριση τύπου, να αναφέρεται ρητά ότι από το σύστημα αερισμού των αερίων στροφαλοθαλάμου για τις εν λόγω κατηγορίες

⁽¹⁾ ΕΕ L 226 της 18.8.1997, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 124 της 9.5.2002, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 222 της 25.8.2009, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 81.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 317 της 14.11.2012, σ. 1.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52.

οχημάτων προκύπτουν μηδενικές εκπομπές, γεγονός που συνεπάγεται ότι ο στροφαλοθάλαμος είναι ερμητικά κλειστές και ότι τα αέρια στροφαλοθάλαμου δεν απορρίπτονται απευθείας στην ατμόσφαιρα καθ' όλη την ωφέλιμη διάρκεια ζωής του οχήματος.

- (5) Για να υπάρξει συνάφεια με τις απαιτήσεις της ΟΕΕ/ΟΕ για τον εξοπλισμό φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης για τα οχήματα της κατηγορίας L και να βελτιωθεί η ορατότητα, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με φώτα που ανάβουν αυτόματα σύμφωνα με τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 74 (οχήματα L1e) ⁽¹⁾ και αριθ. 53 (μοτοσικλές της κατηγορίας L3e) ⁽²⁾ ή με ειδικά φώτα ημέρας (DRL) σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 87 ⁽³⁾. Για όλες τις άλλες υποκατηγορίες των οχημάτων της κατηγορίας L, εγκαθίσταται αυτόματα ενεργοποιούμενο σύστημα φωτισμού ή, κατ' επιλογή του κατασκευαστή, ειδικά φώτα πορείας για την ημέρα που ενεργοποιούνται αυτόματα.
- (6) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να εισαγάγει ρητά το επίπεδο Euro για τις κατηγορίες οχημάτων L1e, L2e και L6e που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/24/EK. Τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οχημάτων με την έγκριση των εκπομπών σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις θα πρέπει να εξακολουθήσουν να αναφέρουν το επίπεδο Euro σε εθελοντική βάση.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο.
- (8) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η θέσπιση, από τα κράτη μέλη, των αναγκαίων νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία εντός της προθεσμίας που θεσπίζεται σε αυτήν, η οδηγία θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσής της,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 97/24/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 97/24/EK αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 της οδηγίας 2002/24/EK, αναγνωρίζεται η ισοδυναμία μεταξύ των απαιτήσεων του κεφαλαίου 1 (ελαστικά), του κεφαλαίου 2 (διατάξεις φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης), του κεφαλαίου 4 (κάτοπτρα οδήγησης), του παραρτήματος III του κεφαλαίου 9 (απαιτήσεις όσον αφορά την ηχοστάθμη και το σύστημα εξάτμισης για μοτοσικλές) και του κεφαλαίου 11 (ζώνες ασφαλείας) που επισυνάπτονται στην παρούσα οδηγία και εκείνων των κανονισμών ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 30 ⁽¹⁾, αριθ. 54 ⁽²⁾, αριθ. 64 ⁽³⁾ και αριθ. 75 ⁽⁴⁾ όσον αφορά τα ελαστικά, αριθ. 3 ⁽⁵⁾, αριθ. 19 ⁽⁶⁾, αριθ. 20 ⁽⁷⁾, αριθ. 37 ⁽⁸⁾, αριθ. 38 ⁽⁹⁾, αριθ. 50 ⁽¹⁰⁾, αριθ. 53 ⁽¹¹⁾, αριθ. 56 ⁽¹²⁾, αριθ. 57 ⁽¹³⁾, αριθ. 72 ⁽¹⁴⁾, αριθ. 74 ⁽¹⁵⁾ και αριθ. 82 ⁽¹⁶⁾ όσον αφορά τις διατάξεις φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης, αριθ. 81 ⁽¹⁷⁾ όσον αφορά τα κάτοπτρα οδήγηση-

σης, αριθ. 16 ⁽¹⁸⁾ όσον αφορά τις ζώνες ασφαλείας και αριθ. 41 ⁽¹⁹⁾ όσον αφορά την ηχοστάθμη για τις για μοτοσικλές.

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

- 2) Τα παραρτήματα I, II και IV του κεφαλαίου 5 της οδηγίας 97/24/EK τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Τα παραρτήματα IV και VII της οδηγίας 2002/24/EK τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

Τα παραρτήματα I έως VI της οδηγίας 2009/67/EK τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 4

1. Με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2014, τα κράτη μέλη, με σκοπό την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και τη λειτουργική ασφάλεια, απορρίπτουν τη χορήγηση οποιασδήποτε έγκρισης τύπου ΕΚ για νέους τύπους δίκυκλου ή τρίκυκλου οχήματος με κινητήρα που δεν συμμορφώνεται με τις οδηγίες 2002/24/EK και 97/24/EK, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία.

2. Με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2014, τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης εκδίδονται για τα οχήματα που συμμορφώνονται με τις διατάξεις της οδηγίας 97/24/EK, όπως τροποποιείται από το σημείο 1 του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 5

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 30 Ιουνίου 2014. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

⁽¹⁾ EE L 166 της 18.6.2013, σ. 88.

⁽²⁾ EE L 166 της 18.6.2013, σ. 55.

⁽³⁾ EE L 164 της 30.6.2010, σ. 46.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 7

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 27 Νοεμβρίου 2013.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Τα παραρτήματα I, II και IV του κεφαλαίου 5 της οδηγίας 97/24/EK τροποποιούνται ως εξής:

1. Το παράρτημα I του κεφαλαίου 5 της οδηγίας 97/24/EK τροποποιείται ως εξής:

α) Τα σημεία 2.2 έως 2.2.1.2.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2. Περιγραφή των δοκιμών

2.2.1. Τα οχήματα της κατηγορίας L1e, L2e ή L6e σύμφωνα με τις εκπομπές Euro 3 υποβάλλονται σε δοκιμές των τύπων I και II, οι οποίες περιγράφονται παρακάτω:

2.2.1.1. Δοκιμή του τύπου I (κατά μέσο όρο εκπομπές αερίων ρύπων σε αστική ζώνη με κυκλοφοριακή συμφόρηση μετά την εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα)

2.2.1.1.1. Το υπό δοκιμή όχημα τοποθετείται σε δυναμομετρική κλίνη εφοδιασμένη με πέδη και σφόνδυλο αδρανείας. Πρέπει να πραγματοποιείται η ακόλουθη διαδικασία δοκιμών:

2.2.1.1.1.1. Εκτελείται φάση 1 δοκιμής ψυχρής εκκίνησης, συνολικής διάρκειας 448 δευτερολέπτων, χωρίς διακοπή, που περιλαμβάνει τέσσερις στοιχειώδεις κύκλους·

2.2.1.1.1.2. Μετά τη φάση 1 δοκιμής ψυχρής εκκίνησης ακολουθεί, χωρίς καθυστέρηση, φάση 2 δοκιμής θερμής εκκίνησης, με συνολική διάρκεια 448 δευτερόλεπτα, που περιλαμβάνει τέσσερις στοιχειώδεις κύκλους. Η φάση 2 δοκιμής θερμής εκκίνησης πραγματοποιείται χωρίς διακοπή·

2.2.1.1.1.3. Κάθε στοιχειώδης κύκλος στη φάση 1 δοκιμής ψυχρής εκκίνησης ή στη φάση 2 δοκιμής θερμής εκκίνησης περιλαμβάνει επτά λειτουργίες (βραδυπορεία, επιτάχυνση, σταθερή ταχύτητα, επιβράδυνση, σταθερή ταχύτητα, επιβράδυνση, βραδυπορεία). Κατά τη διάρκεια των φάσεων δοκιμής ψυχρής και θερμής εκκίνησης τα καυσάεiria αραιώνονται με καθαρό αέρα κατά τρόπο που να εξασφαλίζεται ροή μείγματος σταθερού όγκου.

2.2.1.1.1.4. Για τη δοκιμή τύπου I:

2.2.1.1.1.4.1. Η συνεχής ροή δειγμάτων του μείγματος καυσαερίων και αέρα αραιώσης συλλέγεται σε σάκο αριθ. 1 που συγκεντρώθηκαν στη διάρκεια της φάσης 1 δοκιμής ψυχρής εκκίνησης. Η συνεχής ροή δειγμάτων του μείγματος καυσαερίων και αέρα αραιώσης συλλέγεται σε χωριστό σάκο αριθ. 2 που συγκεντρώθηκαν στη διάρκεια της φάσης 2 δοκιμής θερμής εκκίνησης. Οι συγκεντρώσεις μονοξειδίου του άνθρακα, συνολικών υδρογονανθράκων, οξειδίων του αζώτου και διοξειδίου του άνθρακα σε σάκο αριθ. 1 και σάκο αριθ. 2 καθορίζονται ξεχωριστά η μία μετά την άλλη.

2.2.1.1.1.4.2. Ο συνολικός όγκος του μείγματος σε κάθε σάκο μετريέται και να προστίθεται για να υπολογιστεί ο συνολικός όγκος του σάκου.

2.2.1.1.1.4.3. Στο τέλος κάθε φάσης δοκιμής, η απόσταση που πραγματικά διανύεται καταγράφεται από το σύνολο που εμφανίζεται σχετικά με το αθροιστικό στροφόμετρο που κινείται από τον κύλινδρο.

2.2.1.1.2. Η δοκιμή διενεργείται σύμφωνα με τη διαδικασία δοκιμής που περιγράφεται στο προσάρτημα 1. Τα αέρια συλλέγονται και αναλύονται σύμφωνα με τις προβλεπόμενες μεθόδους.

2.2.1.1.3. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του σημείου 2.2.1.1.4, η δοκιμή διενεργείται τρεις φορές. Η συνολική μάζα του μονοξειδίου του άνθρακα, υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου σε κάθε δοκιμή είναι μικρότερη από τις οριακές τιμές Euro 3 που παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα.

2.2.1.1.3.1. Πίνακας 1

Όρια εκπομπών Euro 3 για τις κατηγορίες οχημάτων L1e, L2e και L6e

Έγκρισης τύπου κατασκευαστικών στοιχείων και συμμόρφωση της παραγωγής	
CO (g/km)	HC + NO _x (g/km)
L ₁	L ₂
1 ⁽¹⁾	1,2

⁽¹⁾ Για τα τρίκυκλα μοτοποδήλατα (L2e) και τα ελαφρά τετράκυκλα (L6e) η οριακή τιμή για τη μάζα του CO είναι 3,5 g/km.

2.2.1.1.3.2. Ωστόσο, για καθέναν από τους προαναφερθέντες ρύπους, το ένα από τα τρία αποτελέσματα που προκύπτουν μπορεί να υπερβαίνει την οριακή τιμή που ορίζεται για το εξεταζόμενο μοτοποδήλατο στο εν λόγω σημείο κατά 10 % κατ' ανώτατο όριο, υπό τον όρο ότι ο αριθμητικός μέσος όρος των τριών αυτών αποτελεσμάτων είναι κατώτερος της καθορισμένης οριακής τιμής. Στην περίπτωση υπέρβασης των καθορισμένων οριακών τιμών για περισσότερους από έναν ρύπους, είναι αδιάφορο αν οι εν λόγω υπερβάσεις σημειώθηκαν στην ίδια δοκιμή ή σε διαφορετικές δοκιμές.

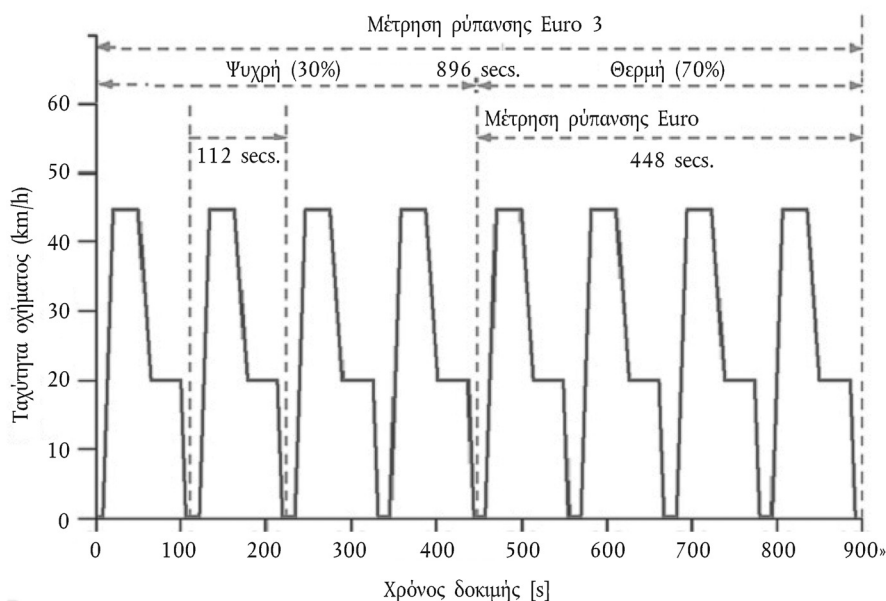
- 2.2.1.1.4. Ο αριθμός των δοκιμών που προβλέπονται στο σημείο 2.2.1.1.3 περιορίζεται υπό τις παρακάτω προϋποθέσεις, όπου, για καθένα από τους ρύπους που αφορά το εν λόγω σημείο, V₁ είναι το αποτέλεσμα της πρώτης δοκιμής και V₂ της δεύτερης.
- 2.2.1.1.4.1. Χρειάζεται μόνο μία δοκιμή, αν, για όλους τους εξεταζόμενους, προκύπτει $V_1 \leq 0,70 \text{ L}$.
- 2.2.1.1.4.2. Χρειάζονται μόνο δύο δοκιμές, αν, για όλους τους εξεταζόμενους ρύπους, προκύπτει $V_1 \leq 0,85 \text{ L}$ αλλά, τουλάχιστον για έναν από αυτούς, προκύπτει $V_1 > 0,70 \text{ L}$. Επιπλέον, για κάθε εξεταζόμενο ρύπο, πρέπει να προκύπτει V₂ τέτοιο ώστε $V_1 + V_2 < 1,70 \text{ L}$ και $V_2 < \text{L}$.
- 2.2.1.1.5. Ένα όχημα της κατηγορίας L1e, L2e ή L6e που συμμορφώνεται με τα όρια Euro 3 της δοκιμής τύπου I που ορίζονται στο σημείο 2.2.1.1.3.1 και τις απαιτήσεις της δοκιμής τύπου I που ορίζονται στο παρόν παράρτημα εγκρίνεται ως σύμφωνο με το Euro 3.
- 2.2.1.2. Δοκιμή τύπου II (εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα και άκαυστων υδρογονανθράκων σε βραδυπορεία).
- 2.2.1.2.1. Η μάζα του μονοξειδίου του άνθρακα και η μάζα των άκαυστων υδρογονανθράκων που εκπέμπονται στη διάρκεια λειτουργίας του κινητήρα σε βραδυπορεία μετρώνται επί ένα λεπτό.
- 2.2.1.2.2. Η δοκιμή αυτή εκτελείται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο προσάρτημα 2.»
- β) Στο προσάρτημα 1, τα σημεία 4.2 έως 4.2.3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «4.2. **Διάταξη συλλογής αερίων**
- Η διάταξη συλλογής αερίων αποτελείται από τα ακόλουθα στοιχεία (βλέπε υποπροσάρτηματα 2 και 3):
- 4.2.1. Διάταξη που επιτρέπει τη συλλογή όλων των καυσαερίων που παράγονται στη διάρκεια της δοκιμής, διατηρώντας την ατμοσφαιρική πίεση στην έξοδο ή τους εξόδους εξάτμισης του μοτοποδηλάτου·
- 4.2.2. Σωλήνας σύνδεσης της διάταξης συλλογής των καυσαερίων με το σύστημα δειγματοληψίας καυσαερίων. Ο σωλήνας τους, καθώς και η διάταξη συλλογής αερίων, είναι από ανοξείδωτο χάλυβα ή άλλο υλικό που δεν αλλοιώνει τη σύνθεση των συλλεγόμενων αερίων και αντέχει στη θερμοκρασία τους·
- 4.2.3. Διάταξη αναρρόφησης των αραιωμένων αερίων. Η διάταξη αυτή πρέπει να εξασφαλίζει σταθερή και επαρκή ροή, ικανή να εξασφαλίσει την πλήρη αναρρόφηση των καυσαερίων.»
- γ) Στο προσάρτημα 1, τα σημεία 4.2.4 έως 4.2.8 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «4.2.4. Δειγματολήπτης προσαρτημένες στο εξωτερικό τμήμα της διάταξης συλλογής αερίων, οποίος μπορεί, μέσω μιας αντλίας, ενός φίλτρου και ενός ροόμετρου, επιτρέπει τη δειγματοληψία του αέρα αραιώσης υπό μορφή συνεχούς ροής κατά τη διάρκεια της δοκιμής.
- 4.2.5. Ανιχνευτής δειγματοληψίας, κατευθυνόμενος προς την αρχή του ρεύματος των αραιωμένων αερίων, ο οποίος επιτρέπει τη δειγματοληψία του μείγματος κατά τη διάρκεια της δοκιμής με σταθερή ταχύτητα ροής, μέσω, αν χρειάζεται, ενός φίλτρου, ενός ροόμετρου και μιας αντλίας. Η ελάχιστη ροή των αερίων στα δύο ανωτέρω συστήματα δειγματοληψίας πρέπει να είναι τουλάχιστον 150 l/h.
- 4.2.6. Βαλβίδες τριών κατευθύνσεων συνδεδεμένοι με τα ανωτέρω συστήματα δειγματοληψίας, οι οποίοι, κατά τη διάρκεια της δοκιμής, κατευθύνουν τις ροές των δειγμάτων είτε στην ατμόσφαιρα είτε στους αντίστοιχους σάκους συλλογής·
- 4.2.7. Στεγανοί σάκοι δειγματοληψίας, όπου συλλέγεται το μείγμα καυσαερίων και αέρα αραιώσης. Οι σάκοι αυτοί είναι αδρανείς ως προς τις εξεταζόμενες ρυπογόνες ουσίες και χωρητικότητας επαρκούς, ώστε να μην παρεμποδίζεται η κανονική ροή των δειγμάτων. Πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον ένας χωριστός σάκος δειγματοληψίας (σάκος αριθ. 1) για τη φάση 1 δοκιμής ψυχρής εκκίνησης και έναν χωριστό σάκο δειγματοληψίας (σάκος αριθ. 2) για τη φάση 2 δοκιμής θερμής εκκίνησης·
- 4.2.7.1. Καθένας από αυτούς τους σάκους πρέπει να έχει σύστημα αυτόματου κλεισίματος και να μπορεί να κλείνει γρήγορα και στεγανά είτε στο κύκλωμα δειγματοληψίας είτε στο κύκλωμα ανάλυσης στο τέλος της δοκιμής.
- »

- 4.2.7.1.1. Το σύστημα κλεισίματος στον σάκο αριθ. 1 κλείνει 448 δευτερόλεπτα μετά την έναρξη της δοκιμής τύπου I.
- 4.2.7.1.2. Το σύστημα κλεισίματος στον σάκο αριθ. 2 ανοίγει αμέσως μετά το κλείσιμο του σάκου αριθ. 1 και κλείνει πάλι 896 δευτερόλεπτα μετά την έναρξη της δοκιμής τύπου I.
- 4.2.8. Προβλέπεται μέθοδος για τη μέτρηση του συνολικού όγκου των αραιωμένων αερίων που διέρχονται από τη διάταξη δειγματοληψίας κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Το σύστημα αραίωσης καυσαερίων συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του προσαρτήματος 2 στο κεφάλαιο 6 του παραρτήματος I του κανονισμού αριθ. 83 της ΟΕΕ/ΗΕ.

4.2.9.

Σχήμα 1

Δειγματοληψία για εκπομπές ρύπων Euro 3 σε σύγκριση με Euro 2 για οχήματα κατηγορίας L1e, L2e ή L6e



δ) Στο προσάρτημα 1 προστίθεται το ακόλουθο σημείο 4.3.3:

«4.3.3. Ο εξοπλισμός ανάλυσης μπορεί να μετρά ανεξαρτήτως το μείγμα δείγματος καυσαερίων και αέρα αραίωσης που συγκεντρώνεται στους σάκους αριθ. 1 και 2.».

ε) Στο προσάρτημα 1, τα σημεία 5.4 έως 5.4.3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.4. Προετοιμασία του οχήματος δοκιμής

- 5.4.1. Η πίεση των ελαστικών του οχήματος δοκιμής είναι αυτή που δηλώνεται από τον κατασκευαστή για συνήθη οδική χρήση. Ωστόσο, αν η διάμετρος των κυλίνδρων είναι μικρότερη από 500 mm, η πίεση των ελαστικών μπορεί να αυξηθεί κατά 50 %.
- 5.4.2. Η (Οι) δεξαμενή(-ές) καυσίμου στραγγίζεται(-νται) μέσω στραγγιστικού(-ών) αγωγού(-ών) που τροφοδοτείται(-ούνται) και γεμίζει(-ουν) με το καύσιμο δοκιμής το οποίο προσδιορίζεται στο παράρτημα IV.
- 5.4.3. Το όχημα δοκιμής μετακινείται στον χώρο δοκιμής και πραγματοποιούνται οι ακόλουθες εργασίες:»

στ) Στο προσάρτημα 1, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 5.4.3.1 έως 5.4.3.5:

- «5.4.3.1. Το όχημα δοκιμής οδηγείται ή ωθείται σε δυναμομετρική κλίνη και τίθεται σε λειτουργία μέσω του κύκλου δοκιμής που περιγράφεται στο σημείο 2.1. Το όχημα δοκιμής δεν χρειάζεται να είναι ψυχρό, και μπορεί να χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της ισχύος της δυναμομετρικής κλίνης.
- 5.4.3.2. Ο κινητήριος τροχός δέχεται βάρος όχι μεγαλύτερο από ± 3 kg του βάρους του οχήματος σε κανονική οδική χρήση, και ο οδηγός του ζύγιζε $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$, καθισμένος με όρδια την πλάτη.
- 5.4.3.3. Οι πρακτικές κατά τον κύκλο δοκιμής που καθορίζονται στο σημείο 2.1 μπορούν να πραγματοποιηθούν σε σημεία δοκιμής, εφόσον δεν έχει ληφθεί δείγμα εκπομπών, για να καθορισθεί το ελάχιστο απαιτούμενο άνοιγμα της θυρίδας εισαγωγής του εξαεριστή για να διατηρηθεί η ορθή σχέση ταχύτητας/χρόνου.

- 5.4.3.4. Πριν τοποθετηθεί στην περιοχή εμποτισμού όχημα δοκιμής υποβάλλεται σε τέσσερις διαδοχικούς κύκλους λειτουργίας όπως περιγράφεται στο σημείο 2.1, διάρκειας 112 δευτερολέπτων ο καθένας. Αυτούς ο προπαρασκευαστικός κύκλος δοκιμής εκτελείται με τις ρυθμίσεις του δυναμόμετρου που καθορίζονται στα σημεία 5.1 και 5.2. Δεν απαιτείται μέτρηση των εκπομπών από τον αγωγό εξαγωγής για αυτόν τον προπαρασκευαστικό κύκλο δοκιμής.
- 5.4.3.5. Εντός πέντε λεπτών από την ολοκλήρωση της προετοιμασίας, το όχημα δοκιμής μετακινείται από τη δυναμομετρική κλίνη και οδηγείται ή ωθείται στην περιοχή εμποτισμού όπου σταθμεύεται. Η θερμοκρασία περιβάλλοντος στην περιοχή εμποτισμού ελέγχεται στους $298\text{ K} \pm 5\text{ K}$. Το όχημα πρέπει να φυλάσσεται τουλάχιστον έξι ωρών και όχι πάνω από 36 ωρών πριν από τη δοκιμή τύπου I με εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα ή μέχρις ότου η θερμοκρασία του λιπαντικού του κινητήρα T_{Oil} , η θερμοκρασία του ψυκτικού υγρού $T_{Coolant}$ ή η θερμοκρασία της έδρας σπινθηριστή/θερμοκρασία του παρεμβύσματος T_{SP} (μόνο για αερόψυκτους κινητήρες) ισοδυναμεί με τη θερμοκρασία του αέρα στην περιοχή εμποτισμού. Η έκθεση δοκιμής αναφέρει τα κριτήρια που επιλέχθηκαν.».
- ζ) Στο προσάρτημα 1, τα σημεία 7.1 έως 7.1.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «7.1. **Δειγματοληψία**
- 7.1.1. Η δειγματοληψία αρχίζει με την έναρξη της δοκιμής, όπως αναφέρεται στο σημείο 6.2.2.
- 7.1.2. Οι σάκοι αριθ. 1 και αριθ. 2 κλείνονται ερμητικά και ακολουθεί η διαδικασία κλεισίματος που αναφέρεται στο σημείο 4.2.7.1. Οι σάκοι δεν συνδέονται κατά τη διάρκεια της φάσης 1 δοκιμής ψυχρής εκκίνησης ή της φάσης 2 δοκιμής θερμής εκκίνησης.
- 7.1.3. Στο τέλος του τελευταίου κύκλου, το σύστημα συλλογής των αραιωμένων καυσαερίων και του αέρα αραιώσης κλείνεται και τα αέρια που παράγονται από τον κινητήρα εκκενώνονται στην ατμόσφαιρα.».
- η) Στο προσάρτημα 1, το σημείο 7.2.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «7.2.4. Οι συγκεντρώσεις HC, CO, NO_x και CO₂ στα δείγματα αραιωμένων καυσαερίων και στους σάκους συλλογής αέρα αραιώσης προσδιορίζονται βάσει των τιμών που δείχνει ή καταγράφει η συσκευή μέτρησης, με εφαρμογή των κατάλληλων καμπυλών αναφοράς.».
- θ) Στο προσάρτημα 1, τα σημεία 8. έως 8.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «8. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΕΚΠΕΜΠΟΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΡΥΠΩΝ
- 8.1. Οι μάζες του CO₂ και των αερίων ρύπων CO, HC, NO_x προσδιορίζονται ξεχωριστά για τον σάκο αριθ. 1 και τον σάκο 2 σύμφωνα με τα σημεία 8.2 έως 8.6.
- 8.2. Η μάζα των αερίων μονοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπονται κατά τη διάρκεια της δοκιμής προσδιορίζεται βάσει του εξής τύπου:
- $$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$
- όπου:
- 8.2.1. CO_m είναι η μάζα του μονοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται κατά τη διάρκεια της δοκιμής, σε g/km, και υπολογίζεται χωριστά για κάθε φάση·
- 8.2.2. SX είναι η διανυόμενη πραγματική απόσταση, σε km, δηλαδή το γινόμενο του πολλαπλασιασμού του συνολικού αριθμού των στροφών, τον οποίο δείχνει ο αθροιστικός μετρητής, επί του αναπτύγματος του κυλίνδρου,
- όπου:
- X = 1 για την ψυχρή φάση 1·
- X = 2 για τη θερμή φάση 2.
- 8.2.3. d_{CO} είναι η μάζα ανά μονάδα όγκου μονοξειδίου του άνθρακα σε θερμοκρασία 273,2 K (0 °C) και πίεση 101,33 kPa (= 1,250 · 10³ g/m³).
- 8.2.4. CO_c είναι η ογκομετρική συγκέντρωση, εκφρασμένη σε μέρη οξειδίου του άνθρακα ανά εκατ. (ppm), στα αραιωμένα αέρια, διορθωμένη ώστε να λαμβάνεται υπόψη η ρύπανση του αέρα αραιώσης:
- $$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

όπου:

- 8.2.4.1. CO_e είναι η συγκέντρωση οξειδίου του άνθρακα, μετρημένη σε ppm, στο δείγμα αραιωμένων αερίων το περισυλλεγμένο στον σάκο S a.
- 8.2.4.2. CO_d είναι η συγκέντρωση μονοξειδίου του άνθρακα, μετρημένη σε ppm, στο δείγμα αέρα αραιώσεως το συλλεγμένο στον σάκο Sb.
- 8.2.4.3. DF είναι ο συντελεστής που ορίζεται στο σημείο 8.6.
- 8.2.5. V είναι ο όγκος, εκφρασμένος σε $m^3/phase$, των αραιωμένων αερίων, αναγμένος στη θερμοκρασία αναφοράς 273,2 K (0 °C) και την πίεση αναφοράς 101,3 kPa:

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

όπου:

- 8.2.5.1. V_0 είναι ο όγκος αερίου που μεταθέτει η αντλία P_1 στη διάρκεια μιας περιστροφής, εκφρασμένος σε $m^3/περιστροφή$. Ο όγκος αυτός αποτελεί συνάρτηση της διαφοράς των πιέσεων μεταξύ των τμημάτων εισόδου και εξόδου της ίδιας της αντλίας.
- 8.2.5.2. N είναι ο αριθμός περιστροφών που πραγματοποιεί η αντλία P_1 στη διάρκεια των τεσσάρων στοιχειωδών κύκλων δοκιμών.
- 8.2.5.3. P_a είναι η ατμοσφαιρική πίεση, εκφρασμένη σε kPa.
- 8.2.5.4. P_i είναι η μέση τιμή, εκφρασμένη σε kPa, στη διάρκεια της εκτέλεσης της πτώσης της πίεσης στο τμήμα εισόδου της αντλίας P_1 .
- 8.2.5.5. T_p (°C) είναι η τιμή της θερμοκρασίας των αραιωμένων αερίων, μετρημένη στο τμήμα εισόδου της αντλίας P_1 .
- 8.3. Η μάζα των άκαυστων υδρογονανθράκων που εκπέμπεται από την εξάτμιση του μοτοποδηλάτου στη διάρκεια της δοκιμής υπολογίζεται με τον εξής τύπο:

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

όπου:

- 8.3.1. Η HC_m είναι η μάζα των υδρογονανθράκων που εκπέμπεται στη διάρκεια της δοκιμής, σε g/km και υπολογίζεται χωριστά για κάθε φάση.
- 8.3.2. S_X είναι η απόσταση που ορίζεται στο σημείο 8.2.2.
- 8.3.3. D_{HC} είναι η μάζα ανά μονάδα όγκου των υδρογονανθράκων σε θερμοκρασία 273,2 K (0 °C) και σε πίεση 101,33 kPa (για τη βενζίνη (E5) ($C_{10}H_{1,89}O_{0,016}$)) (= 631 g/ m^3).
- 8.3.4. HC_c είναι η συγκέντρωση των αραιωμένων αερίων, εκφρασμένη σε ppm ισοδύναμου άνθρακα και διορθωμένη ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο αέρας αραιώσεως:

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

όπου:

- 8.3.4.1. HC_e είναι η συγκέντρωση υδρογονανθράκων, εκφρασμένη σε ppm ισοδύναμου άνθρακα, στο δείγμα αραιωμένων αερίων που συλλέγονται στον σάκο SA.
- 8.3.4.2. HC_d είναι η συγκέντρωση υδρογονανθράκων, εκφρασμένη σε ppm ισοδύναμου άνθρακα, στο δείγμα αραιωμένων αερίων που συλλέγονται στον σάκο Sb.
- 8.3.4.3. DF είναι ο συντελεστής που ορίζεται στο σημείο 8.6.
- 8.3.5. V είναι ο όγκος που ορίζεται στο σημείο 8.2.5.

- 8.4. Η μάζα οξειδίων του αζώτου που εκπέμπεται από την εξάτμιση του μοτοποδηλάτου στη διάρκεια της δοκιμής υπολογίζεται βάσει του εξής τύπου:

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

όπου:

- 8.4.1. NO_{xm} είναι η μάζα των οξειδίων του αζώτου που εκπέμπεται στη διάρκεια της δοκιμής, εκφρασμένη σε g, και υπολογίζεται χωριστά για κάθε φάση».

ι) Στο προσάρτημα 1, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 8.4.2 έως 8.6.3:

- «8.4.2. S_x είναι η απόσταση που ορίζεται στο σημείο 8.2.2·

- 8.4.3. D_{NO_2} είναι η μάζα ανά μονάδα όγκου των οξειδίων του αζώτου στα καυσαέρια, σε ισοδύναμο NO_2 , σε θερμοκρασία 273,2 K (0 °C) και πίεση 101,3 kPa (= 2,050103 g/m³)·

- 8.4.4. NO_{xc} είναι η συγκέντρωση οξειδίων του αζώτου στα αραιωμένα αέρια, εκφρασμένη σε ppm και διορθωμένη ώστε να ληφθεί υπόψη ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο αέρας αραιώσεως:

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

όπου:

- 8.4.4.1. NO_{xe} είναι η συγκέντρωση οξειδίων του αζώτου, εκφρασμένη σε ppm, στο δείγμα των αραιωμένων αερίων που συλλέγονται στον σάκο S_a ·

- 8.4.4.2. NO_{xd} είναι η συγκέντρωση των οξειδίων του αζώτου, εκφρασμένη σε ppm, στο δείγμα αέρα αραιώσεως που συλλέγεται στον σάκο S_b ·

- 8.4.4.3. DF είναι ο συντελεστής που ορίζεται στο σημείο 8.6.

- 8.4.5. K_h είναι ο συντελεστής διόρθωσης για υγρασία

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

όπου:

- 8.4.5.1. H είναι η απόλυτη υγρασία σε γραμμάρια νερού ανά kg ξηρού αέρα (σε g/kg)

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

όπου:

- 8.4.5.1.1. U είναι η περιεκτικότητα σε υγρασία εκφραζόμενη επί τοις εκατό·

- 8.4.5.1.2. P_d είναι η τάση του υδρατμού σε κορεσμό στη θερμοκρασία της δοκιμής, σε kPa·

- 8.4.5.1.3. P_a είναι η ατμοσφαιρική πίεση σε kPa.

- 8.4.6. V είναι ο όγκος που ορίζεται στο σημείο 8.2.5.

- 8.5. Διοξείδιο του άνθρακα (CO_2)

Η μάζα του διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται από την εξάτμιση του οχήματος στη διάρκεια της δοκιμής υπολογισθεί με τον ακόλουθο τύπο:

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

όπου:

- 8.5.1. CO_{2m} είναι η μάζα διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται στη διάρκεια του μέρους της δοκιμής, σε g, και υπολογίζεται χωριστά για κάθε φάση·
- 8.5.2. S_X είναι η απόσταση που ορίζεται στο σημείο 8.2.2·
- 8.5.3. V είναι ο όγκος που ορίζεται στο σημείο 8.2.5·
- 8.5.4. d_{CO_2} είναι η μάζα ανά μονάδα όγκου του διοξειδίου του άνθρακα σε θερμοκρασία 273,2 K (0 °C) και πίεση 101,3 kPa, $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$ ·
- 8.5.5. CO_{2c} είναι η συγκέντρωση των αραιωμένων αερίων, εκφρασμένη σε ποσοστό ισοδύναμο διοξειδίου του άνθρακα, διορθωμένη ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο αέρας αραιώσης με την ακόλουθη εξίσωση:

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

όπου:

- 8.5.5.1. CO_{2e} είναι η συγκέντρωση διοξειδίου του άνθρακα, εκφρασμένη επί τοις εκατό, στο δείγμα των αραιωμένων αερίων που συλλέγονται στον(-ους) σάκο(-ους) SA·
- 8.5.5.2. CO_{2d} είναι η συγκέντρωση διοξειδίου του άνθρακα, εκφρασμένη επί τοις εκατό, στο δείγμα των αραιωμένων αερίων που συλλέγονται στον(-ους) σάκο(-ους) SB·
- 8.5.5.3. DF είναι ο συντελεστής που ορίζεται στο σημείο 8.6.
- 8.6. DF είναι συντελεστής που ορίζεται με τον τύπο:

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

όπου:

- 8.6.1. C_{CO_2} = συγκέντρωση του CO_2 στα αραιωμένα καυσαέρια που περιέχονται στους σάκους δειγματοληψίας, εκφρασμένη σε % vol·
- 8.6.2. C_{HC} = η συγκέντρωση του HC στο αραιωμένο καυσαέριο που περιέχεται στους σάκους δειγματοληψίας, εκφρασμένη σε ppm ισοδυνάμου άνθρακα·
- 8.6.3. C_{CO} = συγκέντρωση του CO στα αραιωμένα καυσαέρια που περιέχονται στους σάκους δειγματοληψίας, εκφραζόμενη σε ppm·.

ια) Στο προσάρτημα 1, το σημείο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «9. Παρουσίαση των αποτελεσμάτων των δοκιμών:

Το (μέσο) αποτέλεσμα της ψυχρής φάσης ονομάζεται R_{X1} (σε g), τον (μέσο) αποτέλεσμα της θερμής φάσης ονομάζεται R_{X2} (σε g). Με τη χρήση των αποτελεσμάτων των εν λόγω εκπομπών το τελικό αποτέλεσμα της δοκιμής τύπου I RX (σε g/km) υπολογίζεται με την ακόλουθη εξίσωση:

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

όπου:

$X = HC, CO, NO_x \text{ ή } CO_2$

$R_{HC_Cold} = HC_{mass_cold_phase_1}$ (σε g) και $R_{HC_Warm} = HC_{mass_warm_phase_2}$ (σε g), βλέπε μαθηματικό τύπο στο σημείο 8.3

$R_{CO_Cold} = CO_{mass_cold_phase_1}$ (σε g) και $R_{CO_Warm} = CO_{mass_warm_phase_2}$ (σε g), βλέπε μαθηματικό τύπο στο σημείο 8.2

$R_{NOx_Cold} = NOx_{mass_cold_phase_1}$ (σε g) και $R_{NOx_Warm} = NOx_{mass_warm_phase_2}$ (σε g), βλέπε μαθηματικό τύπο στο σημείο 8.4

$R_{CO_2_Cold} = CO_{2mass_cold_phase_1}$ (σε g) = CO_2 και $R_{CO_2_Warm} = CO_{2mass_warm_phase_2}$ (σε g): βλέπε τύπο στο σημείο 8.5

Στ: η συνολική απόσταση δοκιμής = $S_1 + S_2$ καλύπτεται επί του παρόντος από το όχημα δοκιμής L1e, L2e ή L6e στην ψυχρή φάση 1 και τη θερμή φάση 2 του συνολικού κύκλου δοκιμής.».

ιβ) Στο προσάρτημα 1, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 10:

«10. Κατανάλωση καυσίμου

Η κατανάλωση καυσίμου υπολογίζεται με τη χρήση των αποτελεσμάτων των δοκιμών που αναφέρονται στο σημείο 9 ως εξής:

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

όπου:

FC = η κατανάλωση καυσίμου σε λίτρα ανά 100 km·

D = η μάζα ανά μονάδα όγκου του καυσίμου δοκιμής σε kg/l σε θερμοκρασία 288,2 K (15 °C).»;

ιγ) Προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 3:

«Προσάρτημα 3

Εκπομπές αερίων στροφαλοθαλάμου και ερμηνεία των αποτελεσμάτων των δοκιμών εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου

1. Μηδενικές εκπομπές αερίων στροφαλοθαλάμου από οχήματα των κατηγοριών L1e, L2e και L6e που έχουν λάβει έγκριση τύπου. Τα οχήματα της κατηγορίας L δεν απορρίπτουν απευθείας στην ατμόσφαιρα αέρια στροφαλοθαλάμου σε όλη τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής τους.
2. Ερμηνεία των αποτελεσμάτων της δοκιμής τύπου I για τις εκπομπές CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου των οχημάτων των κατηγοριών L1e, L2e και L6e.
 - 2.1. Οι τιμές CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου που υιοθετούνται ως τιμές έγκρισης τύπου είναι εκείνες που δηλώνονται από τον κατασκευαστή με την προϋπόθεση ότι δεν τις υπερβαίνει κατά περισσότερο από τέσσερα τοις εκατό η τιμή που μετρά η τεχνική υπηρεσία. Η μετρούμενη τιμή μπορεί να είναι χαμηλότερη χωρίς κανέναν περιορισμό.
 - 2.2. Όταν η μετρούμενη τιμή του CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου υπερβαίνει τη δηλούμενη από τον κατασκευαστή τιμή CO₂ και την τιμή κατανάλωσης καυσίμου κατά περισσότερο από τέσσερα τοις εκατό, πραγματοποιείται άλλη δοκιμή στο ίδιο όχημα.
 - 2.3. Όταν ο μέσος όρος των αποτελεσμάτων των δύο δοκιμών δεν υπερβαίνει την τιμή που δήλωσε ο κατασκευαστής κατά περισσότερο από τέσσερα τοις εκατό, τότε η τιμή που δήλωσε ο κατασκευαστής λαμβάνεται ως τιμή έγκρισης τύπου.
 - 2.4. Όταν ο μέσος όρος των αποτελεσμάτων των δύο δοκιμών εξακολουθεί να υπερβαίνει τη δηλωθείσα τιμή κατά ποσοστό μεγαλύτερο του τέσσερα τοις εκατό, τότε διενεργείται τελική δοκιμή στο ίδιο όχημα. Ως τιμή έγκρισης τύπου λαμβάνεται ο μέσος όρος των αποτελεσμάτων των τριών δοκιμών.».
2. Το σημείο 2.2.1.1.7 του παραρτήματος II του κεφαλαίου 5 της οδηγίας 97/24/EK τροποποιείται ως εξής:

«2.2.1.1.7. Με τα καταγραφέντα δεδομένα συμπληρώνονται τα σχετικά τμήματα του εγγράφου που προβλέπεται στο παράρτημα VII της οδηγίας 2002/24/EK. Το κατάλληλο επίπεδο Euro εγγράφεται στο σημείο 46.2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 2002/24/EK σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζονται στην υποσημείωση του σημείου αυτού.»;
3. Το παράρτημα IV του κεφαλαίου 5 της οδηγίας 97/24/εκ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Τα καύσιμα αναφοράς βενζίνη (E5) και ντίζελ (B5) καθορίζονται σύμφωνα με το τμήμα Α του παραρτήματος IX του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (*).

(*) ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

1. Τα παραρτήματα IV και VII της οδηγίας 2002/24/EK τροποποιούνται ως εξής:

α) Στο παράρτημα IV της οδηγίας 2002/24/EK, το σημείο 46 τροποποιείται ως εξής:

«46. Καυσάεργια ⁽¹¹⁾

46.1. Επίπεδο Euro.(1, 2, ή 3) ⁽¹²⁾

46.2. Δοκιμή τύπου I: CO: g/km HC: g/km NO_x g/km HC + NO_x: g/km ⁽¹³⁾

46.3. Δοκιμή τύπου II: CO ⁽¹³⁾: g/min HC ⁽¹³⁾: g/min

CO ⁽¹⁴⁾: % vol

Ορατή ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση:

διορθωμένη τιμή του συντελεστή απορρόφησης: m⁻¹»

β) Στο παράρτημα IV της οδηγίας 2002/24/EK προστίθενται οι ακόλουθες υποσημειώσεις 12, 13 και 14:

«⁽¹²⁾ Ανάλογα με τον αριθμό της σχετικής οδηγίας και της τελευταίας τροποποιητικής πράξης που εφαρμόζεται για την έγκριση, η συμμόρφωση με τα επίπεδα Euro 1, 2 ή 3 προσδιορίζεται ως εξής:

Ένδειξη του επιπέδου Euro όταν η αρμόδια για την έγκριση αρχή το επιλέγει, για τις εγκρίσεις που χορηγήθηκαν πριν από την ακόλουθη ημερομηνία: 11 Δεκεμβρίου 2013·

Στον πίνακα 2.2.1.1.3 του παραρτήματος I του κεφαλαίου 5 της οδηγίας 97/24/EK, η συμμόρφωση με την πρώτη σειρά των οριακών τιμών νοείται η συμμόρφωση με το επίπεδο “Euro 1” και η συμμόρφωση με τη δεύτερη σειρά οριακών τιμών νοείται η συμμόρφωση με το επίπεδο “Euro 2”·

Η πλήρης συμμόρφωση με το παράρτημα I του κεφαλαίου 5 της οδηγίας 97/24/EK, η οποία περιλαμβάνει τη συμμόρφωση με το επίπεδο “Euro 2”, σε συνδυασμό με τη μεθοδολογία δοκιμών που αναφέρεται στο παράρτημα I της οδηγίας 2013/60/EE (EE L 329 της 10.12.2013, σ. 15), νοείται η συμμόρφωση με το επίπεδο “Euro 3”·

Στον πίνακα 2.2.1.1.5 του παραρτήματος II του κεφαλαίου 5 της οδηγίας 97/24/EK, η συμμόρφωση με:

— τις σειρές των οριακών τιμών στο μέρος Α του πίνακα 2.2.1.1.5 για την κλάση I (< 150 cm³) και την κλάση II (≥ 150 cm³), νοείται η συμμόρφωση με το επίπεδο “Euro 2”·

— τις σειρές των οριακών τιμών στο μέρος Β του πίνακα 2.2.1.1.5 για την κλάση I (< 150 cm³) και την κλάση II (≥ 150 cm³), νοείται η συμμόρφωση με το επίπεδο “Euro 3”·

— οι σειρές των οριακών τιμών στο μέρος C του πίνακα 2.2.1.1.5 για την κλάση I (v_{max} < 130 km/h) και την κλάση II (v_{max} ≥ 130 km/h), νοείται η συμμόρφωση με το επίπεδο “Euro 3”·

⁽¹³⁾ Μόνο τα οχήματα των κατηγοριών L1e, L2e και L6e που πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 97/24/EK, όπως τροποποιείται με την οδηγία 2013/60/EE.

⁽¹⁴⁾ Για τα οχήματα της κατηγορίας L που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 1 της οδηγίας 2002/24/EK, πλην των οχημάτων L1e, L2e και L6e.»

2. Το παράρτημα VII της οδηγίας 2002/24/EK τροποποιείται ως εξής:

α) Τα σημεία 2 έως 2.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Αποτελέσματα δοκιμών εκπομπών

Αριθμός της σχετικής οδηγίας και των τροποποιητικών της πράξεων που εφαρμόζονται για την έγκριση τύπου. Στην περίπτωση οδηγίας με δύο ή περισσότερα στάδια εφαρμογής, αναφέρονται επίσης το στάδιο εφαρμογής και το επίπεδο Euro:

Παραλλαγή/έκδοση

Επίπεδο Euro ⁽¹⁾:

2.1. Δοκιμή του τύπου I

CO: g/km

HC ⁽³⁾: g/kmNO_x ⁽³⁾: g/kmHC + NO_x ⁽²⁾: g/kmCO₂ ⁽²⁾: g/kmΚατανάλωση καυσίμου ⁽²⁾: l/100km

2.2. τύπου II

CO (g/min) ⁽²⁾HC (g/min) ⁽²⁾CO (% vol) ⁽³⁾ σε κανονικές στροφές βραδυπορείαςΠροσδιορίστε τον αριθμό στροφών βραδυπορείας ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:CO (% vol) ⁽³⁾ σε υψηλές στροφές βραδυπορείαςΠροσδιορίστε τον αριθμό στροφών βραδυπορείας ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:Θερμοκρασία λαδιού κινητήρα ⁽³⁾ ⁽⁵⁾:».

β) Οι υποσημειώσεις στο παράρτημα VII της οδηγίας 2002/24/EK τροποποιούνται ως εξής:

«⁽¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 12 στο παράρτημα IV.⁽²⁾ Μόνο για τα οχήματα των κατηγοριών L1e, L2e και L6e.⁽³⁾ Για τα οχήματα της κατηγορίας L που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 1 της οδηγίας 2002/24/EK, πλην των οχημάτων L1e, L2e και L6e.⁽⁴⁾ Να αναφερθεί η ανοχή μέτρησης.⁽⁵⁾ Ισχύει μόνο για τους τετράχρονους κινητήρες.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Τα παραρτήματα I έως VI της οδηγίας 2009/67/ΕΚ τροποποιούνται ως εξής:

1. Ο κατάλογος των παραρτημάτων τροποποιείται ως εξής:

- α) οι αναφορές στα προσαρτήματα 1 και 2 του παραρτήματος II απαλείφονται·
- β) οι αναφορές στα προσαρτήματα 1 και 2 του παραρτήματος IV απαλείφονται·

2. Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) στο μέρος Α, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 16 έως 18:

«16. φανός ημέρας

νοείται φανός στραμμένος προς τα εμπρός που χρησιμεύει στο να καθίσταται το όχημα ευκολότερα ορατό όταν κυκλοφορεί την ημέρα·

17. σύστημα ακινητοποίησης/εκκίνησης

νοείται η αυτόματη στάση και εκκίνηση του κινητήρα για να μειωθεί το ποσό της λειτουργίας χωρίς φορτίο (ρελαντί), μειώνοντας την κατανάλωση καυσίμου, τις εκπομπές ρύπων και CO₂·

18. γενικός διακόπτης

του οχήματος, η διάταξη με την οποία τίθεται σε κανονική θέση λειτουργίας το επί του οχήματος σύστημα ηλεκτρονικών από τη θέση μη λειτουργίας, όπως συμβαίνει όταν το όχημα είναι σταθμευμένο και απουσιάζει ο οδηγός.».

β) Στο μέρος Β, το σημείο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«10. Οι ηλεκτρικές συνδέσεις πρέπει να είναι τέτοιες ώστε ο εμπρόσθιος φανός θέσης, ή, όταν δεν υπάρχει εμπρόσθιος φανός θέσης, ο φανός διασταύρωσης, ο οπίσθιος φανός θέσης και η διάταξη φωτισμού της οπίσθιας πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας, να ανάβουν και να σβήνουν οπωσδήποτε ταυτόχρονα.

Το όχημα είναι εφοδιασμένο με:

— φανούς ημέρας· ή

— φανούς διασταύρωσης που ανάβουν αυτόματα όταν ο γενικός διακόπτης του οχήματος έχει ενεργοποιηθεί.».

γ) Στο μέρος Β, το σημείο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«11. Αν δεν υπάρχουν ειδικές απαιτήσεις, οι ηλεκτρικές συνδέσεις είναι τέτοιες ώστε οι φανοί πορείας, οι φανός διασταύρωσης και οι φανοί ομίχλης δεν μπορούν να ανάψουν έως ότου οι φανοί που αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο του σημείου 10 έχουν ανάψει επίσης. Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται, ωστόσο, για τους φανούς πορείας ή διασταύρωσης όταν χρησιμοποιούνται για εκπομπή φωτεινής προειδοποίησης, η οποία προειδοποίηση συνίσταται σε διακοπτόμενο άναμμα σε σύντομα χρονικά διαστήματα των φανών πορείας ή σε διακοπτόμενο άναμμα σε σύντομα χρονικά διαστήματα των φανών διασταύρωσης ή σε εναλλάξ άναμμα σε σύντομα χρονικά διαστήματα των φανών πορείας και των φανών διασταύρωσης.».

δ) Στο μέρος Β, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 15 έως 18:

«15. Οχήματα της κατηγορίας L1e και L3e μπορεί να είναι εξοπλισμένα με πρόσθετες οπίσθιες και πλευρικές αντανάκλαστικές διατάξεις και υλικά, με την προϋπόθεση ότι δεν μειώνουν την αποτελεσματικότητα των υποχρεωτικών διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης. Ειδικότερα, οι χώροι αποσκευών και τα σακίδια για σέλες μπορεί να είναι εφοδιασμένα με αντανάκλαστικά υλικά, με την προϋπόθεση ότι αυτά είναι του ίδιου χρώματος με τη διάταξη φωτισμού στην ίδια θέση.

16. Κανένα όχημα δεν πρέπει να είναι εξοπλισμένο με luxβοηθητικές φωτεινές πηγές που εκπέμπουν φως το οποίο μπορεί να γίνει άμεσα ή/και έμμεσα αντιληπτό υπό κανονικές συνθήκες οδήγησης, εκτός εκείνων που προορίζονται να φωτίζουν τα όργανα ελέγχου και χειρισμού, των ενδεικτικών λυχνιών και των δεικτών ή του χώρου των επιβατών.

17. Όταν ο αυτόματα αναμμένος προβολέας ή η ενεργοποίηση του φανού ημέρας συνδέεται με τη λειτουργία κινητήρα, αυτό πρέπει να θεωρείται ότι συνδέεται με την ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη ελέγχου. Ειδικότερα, αυτό ισχύει για τα οχήματα με ηλεκτρικά ή άλλων εναλλακτικά συστήματα πρόωσης και τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με αυτόματο σύστημα ακινητοποίησης/εκκίνησης.».

3. Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

α) Τα σημεία 1 έως 1.2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1. Τα οχήματα της κατηγορίας L1e πληροί όλες τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 74. Τα οχήματα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα ≤ 25 km/h πληροί όλες τις σχετικές απαιτήσεις που ορίζονται για τα οχήματα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα > 25 km/h.

- 1.1. Τα οχήματα της κατηγορίας L1e, σε περίπτωση που δεν υπάρχουν ειδικές απαιτήσεις για τα οχήματα της κατηγορίας αυτής, είναι εξοπλισμένα με διάταξη φωτισμού της οπίσθιας πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας.
- 1.2. Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν ειδικές απαιτήσεων στον κανονισμό ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 74, τα οχήματα της κατηγορίας L1e μπορεί να εξοπλίζονται με φανούς ημέρας οι οποίοι ενεργοποιούνται αντί προβολέων που ανάβουν αυτομάτως και οι οποίοι πληρούν τις απαιτήσεις των σημείων 6.15 έως 6.15.7 του παραρτήματος III.»
- β) Τα προσάρτηματα 1 και 2 απαλείφονται·
- γ) Το προσάρτημα 3 επαναριθμείται ως προσάρτημα 1 και η παραπομπή στον κατάλογο των παραρτημάτων τροποποιείται αναλόγως.
- δ) Το προσάρτημα 4 επαναριθμείται ως προσάρτημα 2 και η παραπομπή στον κατάλογο των παραρτημάτων τροποποιείται αναλόγως.
- ε) Στο προσάρτημα 2, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 5.7:
- «5.7. Φωτισμός της οπίσθιας πινακίδας».
- στ) Στο προσάρτημα 2, το σημείο 6.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «6.3. Φανοί ημέρας: ναι/όχι (*)».
4. Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:
- α) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 1.8:
- «1.8. Φωτισμός οπίσθιας πινακίδας».
- β) Το σημείο 2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2.3. φανοί ημέρας»·
- γ) Το σημείο 6.1.10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «6.1.10. Ενδεικτικό έναρξης λειτουργίας: υποχρεωτικό εφόσον είναι τοποθετημένος προβολέας δέσμης πορείας (μπλε ενδεικτικό σταθερού φωτισμού)».
- δ) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.1.11:
- «6.1.11. Λοιπές προδιαγραφές:
- φανοί πορείας των οχημάτων τα οποία έχουν την τάση να κλίνουν στις στροφές μπορούν να είναι εφοδιασμένοι με σύστημα ρύθμισης της οριζόντιας κλίσης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.25 του κανονισμού αριθ. 53 της ΟΕΕ/ΗΕ, εφόσον πληρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού που εφαρμόζονται στο σύστημα ρύθμισης της οριζόντιας κλίσης·
 - η συνδυασμένη τιμή της μέγιστης έντασης όλων των φανών πορείας που μπορούν να ενεργοποιηθούν ταυτόχρονα δεν υπερβαίνει τις 430 000 cd, τιμή που αντιστοιχεί σε τιμή αναφοράς 100.».
- ε) Το σημείο 6.2.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «6.2.3.1. κατά πλάτος:
- ένας και μόνο ανεξάρτητος φανός διασταύρωσης μπορεί να τοποθετηθεί άνωθεν ή κάτωθεν ή παραπλεύρως ενός άλλου εμπρόσθιου φανού. Αν οι εν λόγω φανοί είναι διατεταγμένοι κατακορύφως, το κέντρο αναφοράς του φανού διασταύρωσης πρέπει να βρίσκεται στο διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος. Αν οι εν λόγω φανοί είναι ο ένας παραπλεύρως του άλλου, τα κέντρα αναφοράς πρέπει να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
 - ένας και μόνο ανεξάρτητος φανός διασταύρωσης αμοιβαίως ενσωματωμένος με άλλο εμπρόσθιο φανό είναι τοποθετημένος κατά τρόπο ώστε το κέντρο αναφοράς του να βρίσκεται επί του διαμήκους διαμέσου επιπέδου του οχήματος. Εντούτοις, αν το όχημα διαθέτει έναν άλλο εμπρόσθιο φανό τοποθετημένο παραπλεύρως του φανού διασταύρωσης, τα κέντρα αναφοράς τους είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
 - δύο φανοί διασταύρωσης, από τους οποίους ο ένας, κανένας ή και οι δύο είναι αμοιβαίως ενσωματωμένοι με άλλον εμπρόσθιο φανό, είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε τα κέντρα αναφοράς τους να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
 - σε περίπτωση που υπάρχουν δύο φανοί διασταύρωσης, η πλευρική απόσταση μεταξύ των εξωτερικών άκρων των επιφανειών εκπομπής φωτός και των εξωτερικών άκρων του οχήματος δεν πρέπει να υπερβαίνει το 400 mm.».
- στ) Το σημείο 6.2.11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «6.2.11. Λοιπές προδιαγραφές:
- οι φανοί πορείας των οχημάτων τα οποία έχουν την τάση να κλίνουν στις στροφές μπορούν να είναι εφοδιασμένοι με σύστημα ρύθμισης της οριζόντιας κλίσης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.25 του κανονισμού αριθ. 53 της ΟΕΕ/ΗΕ, εφόσον πληρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού που εφαρμόζονται στο σύστημα ρύθμισης της οριζόντιας κλίσης·

- οι δανοί διασταύρωσης των οποίων το χαμηλότερο σημείο της επιφάνειας εκπομπής φωτός είναι 0,8 m ή λιγότερο πάνω από το έδαφος, η αρχική ρύθμιση της κλίσης είναι μεταξύ $-1,0\%$ και $-1,5\%$. Η ακριβής τιμή μπορεί να δηλώνεται από τον κατασκευαστή·
- οι φανοί διασταύρωσης των οποίων το χαμηλότερο σημείο της επιφάνειας εκπομπής φωτός είναι μεταξύ 0,8 m και 1,0 m πάνω από το έδαφος, η αρχική ρύθμιση της κλίσης είναι μεταξύ $-1,0\%$ και $-2,0\%$. Η ακριβής τιμή μπορεί να δηλώνεται από τον κατασκευαστή·
- οι φανοί διασταύρωσης των οποίων το χαμηλότερο σημείο της επιφάνειας εκπομπής φωτός είναι 1,0 m ή περισσότερο πάνω από το έδαφος, η αρχική ρύθμιση της κλίσης είναι μεταξύ $-1,5\%$ και $-2,0\%$. Η ακριβής τιμή μπορεί να δηλώνεται από τον κατασκευαστή·
- για τους φανούς διασταύρωσης με φωτεινή πηγή με αντικειμενική φωτεινή ροή που δεν υπερβαίνει τα 2 000 lumen και αρχική κλίση μεταξύ $-1,0\%$ και $-1,5\%$, η κατακόρυφη κλίση παραμένει μεταξύ $-0,5\%$ και $-2,5\%$ υπό οποιεσδήποτε συνθήκες φόρτωσης. Η κατακόρυφη κλίση παραμένει μεταξύ $-1,0\%$ και $-3,0\%$ όταν η αρχική κλίση ορίζεται μεταξύ $-1,5\%$ και -2% . Μπορεί να χρησιμοποιηθεί εξωτερικός μηχανισμός ρύθμισης για την ικανοποίηση των απαιτήσεων, εφόσον δεν είναι απαραίτητα άλλα εργαλεία εκτός από εκείνα που παρέχονται μαζί με το όχημα·
- για τους φανούς διασταύρωσης με φωτεινή πηγή με αντικειμενική φωτεινή ροή που υπερβαίνει τα 2 000 lumen και αρχική κλίση μεταξύ $-1,0\%$ και $-1,5\%$, η κατακόρυφη κλίση παραμένει μεταξύ $-0,5\%$ και $-2,5\%$ υπό οποιεσδήποτε συνθήκες φόρτωσης. Η κατακόρυφη κλίση παραμένει μεταξύ $-1,0\%$ και $-3,0\%$ όταν η αρχική κλίση ορίζεται μεταξύ $-1,5\%$ και -2% . Μπορεί να χρησιμοποιηθεί διάταξη οριζοντίωσης των φανών για την ικανοποίηση των απαιτήσεων του παρόντος σημείου, με την προϋπόθεση ότι η λειτουργία είναι πλήρως αυτοματοποιημένη και ο χρόνος απόκρισης είναι μικρότερο από 30 δευτερόλεπτα.».

ζ) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.2.11.1:

«6.2.11.1. Συνθήκες δοκιμής:

- οι απαιτήσεις όσον αφορά την κλίση που αναφέρονται στο σημείο 6.2.11 ελέγχονται ως εξής:
 - όχημα με τη μάζα του οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας και μάζα 75 kg που προσομοιώνει τον οδηγό·
 - πλήρως έμφορτο όχημα με τη μάζα που κατανέμεται έτσι ώστε να επιτευχθούν τα μέγιστα φορτία ανά άξονα όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή για τη συγκεκριμένη κατάσταση φόρτωσης·
 - όχημα με μάζα 75 kg που προσομοιάζει τον οδηγό και επιπλέον φορτίο κατά τρόπο που να επιτευχθεί το μέγιστο αποδεκτό φορτίο επί του οπίσθιου άξονα, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή· ωστόσο, το φορτίο του εμπρόσθιου άξονα είναι όσο το δυνατόν χαμηλότερο στην παρούσα περίπτωση·
- πριν από κάθε μέτρηση το όχημα υποβάλλεται σε ταλάντωση σε κατακόρυφο επίπεδο τρεις φορές και στη συνέχεια σε ταλάντωση σε οριζόντιο επίπεδο για τουλάχιστον μια πλήρη περιστροφή των τροχών.».

η) Το σημείο 6.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.4.1. Αριθμός:

- ένας ή δύο, στην περίπτωση των οχημάτων με συνολικό πλάτος που δεν υπερβαίνει τα 1 300 mm·
- δύο, στην περίπτωση οχημάτων με συνολικό πλάτος που υπερβαίνει τα 1 300 mm·
- πρόσθετος φανός πέδησης της κατηγορίας S3 ή S4 (δηλαδή φανός πέδησης τοποθετημένος ψηλά στο κέντρο) μπορεί να τοποθετηθεί, εφόσον πληρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 48 ΟΕΕ/ΗΕ που ισχύουν για την εγκατάσταση των εν λόγω φανών πέδησης σε οχήματα της κατηγορίας M1.».

θ) Το σημείο 6.5.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.5.3.1. κατά πλάτος:

- ένας και μόνο ανεξάρτητος εμπρόσθιος φανός θέσης μπορεί να τοποθετηθεί άνωθεν ή κάτωθεν ή παραπλεύρως ενός άλλου εμπρόσθιου φανού. Αν οι φανοί είναι διατεταγμένοι κατακόρυφως, το κέντρο αναφοράς του εμπρόσθιου φανού θέσης βρίσκεται στο διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος. Αν οι εν λόγω φανοί είναι ο ένας παραπλεύρως του άλλου, τα κέντρα αναφοράς πρέπει να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
- ένας και μόνο ανεξάρτητος εμπρόσθιος φανός θέσης που είναι αμοιβαίως ενσωματωμένος με άλλον εμπρόσθιο φανό είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε το κέντρο αναφοράς του να βρίσκεται επί του διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος. Εντούτοις, αν το όχημα διαθέτει έναν άλλο εμπρόσθιο φανό τοποθετημένο παραπλεύρως του εμπρόσθιου φανού θέσης, τα κέντρα αναφοράς τους είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·

- δύο εμπρόσθιοι φανοί θέσης, εκ των οποίων καμία δεν, εκ των οποίων ο ένας ή και οι δύο είναι αμοιβαίως ενσωματωμένοι με άλλο εμπρόσθιο φανό, πρέπει να είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε τα κέντρα αναφοράς τους να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
- σε περίπτωση που υπάρχουν δύο εμπρόσθιοι φανοί θέσης, η πλευρική απόσταση μεταξύ των εξωτερικών άκρων των επιφανειών εκπομπής φωτός και των εξώτατων άκρων του οχήματος δεν υπερβαίνει το 400 mm.».

ι) Το σημείο 6.6.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.6.3.1. κατά πλάτος:

- ένας και μόνο οπίσθιος φανός θέσης είναι τοποθετημένος στο όχημα, έτσι ώστε το κέντρο αναφοράς του οπίσθιου φανού θέσης να βρίσκεται στο διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
- δύο οπίσθιοι φανοί θέσης τοποθετούνται στο όχημα έτσι ώστε τα κέντρα αναφοράς των οπίσθιων φανών θέσης να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
- στην περίπτωση οχημάτων με δύο οπίσθιους τροχούς και συνολικό πλάτος που υπερβαίνει τα 1 300 mm, η πλευρική απόσταση μεταξύ των εξωτερικών άκρων των επιφανειών εκπομπής φωτός και των εξώτατων άκρων του οχήματος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 400 mm.».

ια) Το σημείο 6.7.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.7.3.1. κατά πλάτος:

- αν υπάρχει ένας μόνο οπίσθιος ανακλαστήρας, αυτός είναι τοποθετημένος στο όχημα έτσι ώστε το κέντρο αναφοράς του να βρίσκεται εντός του διαμήκους διαμέσου επιπέδου·
- αν υπάρχουν δύο οπίσθιοι ανακλαστήρες, αυτά είναι τοποθετημένοι στο όχημα έτσι ώστε τα κέντρα αναφοράς τους να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο,
- σε περίπτωση που υπάρχουν δύο οπίσθιοι ανακλαστήρες, η πλευρική απόσταση μεταξύ των εξωτερικών άκρων των επιφανειών εκπομπής φωτός και των εξώτατων άκρων του οχήματος δεν υπερβαίνει το 400 mm.».

ιβ) Προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 6.15 έως 6.15.7:

«6.15. Φανοί ημέρας:

6.15.1. Αριθμός:

- ένας ή δύο, στην περίπτωση των οχημάτων συνολικού πλάτους που δεν υπερβαίνει τα 1 300 mm·
- δύο, στην περίπτωση οχημάτων με συνολικό πλάτος που υπερβαίνει τα 1 300 mm.

6.15.2. Διάταξη

- χωρίς ειδικές απαιτήσεις.

6.15.3. Θέση:

6.15.3.1. κατά πλάτος:

- ένας και μόνο ανεξάρτητος φανός ημέρας μπορεί να τοποθετηθεί άνωθεν ή κάτωθεν ή παραπλεύρως ενός άλλου εμπρόσθιου φανού. Αν οι φανοί είναι διατεταγμένοι κατακορύφως, το κέντρο αναφοράς του φανού ημέρας βρίσκεται στο διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος. Αν οι εν λόγω φανοί είναι ο ένας παραπλεύρως του άλλου, τα κέντρα αναφοράς πρέπει να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
- ένας και μόνο ανεξάρτητος φανός ημέρας που είναι αμοιβαίως ενσωματωμένος με άλλον εμπρόσθιο φανό είναι τοποθετημένος κατά τρόπο ώστε το κέντρο αναφοράς του να βρίσκεται επί του διαμήκους διαμέσου επιπέδου του οχήματος. Εντούτοις, αν το όχημα διαθέτει έναν άλλο εμπρόσθιο φανό τοποθετημένο παραπλεύρως του φανού ημέρας, τα κέντρα αναφοράς των δύο φανών είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
- δύο φανοί ημέρας, από τους οποίους κανένας, ένας ή και οι δύο είναι αμοιβαίως ενσωματωμένοι με άλλον εμπρόσθιο φανό, είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε τα κέντρα αναφοράς τους να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
- τα εσωτερικά άκρα των επιφανειών εκπομπής φωτός είναι τουλάχιστον 500 mm εκτός από την περίπτωση οχημάτων με συνολικό πλάτος που υπερβαίνει τα 1 300 mm.

6.15.3.2. καθ' ύψος:

- κατ' ελάχιστο 250 mm και κατά μέγιστο 1 500 mm άνω του εδάφους.

6.15.3.3. κατά μήκος:

- στο εμπρόσθιο μέρος του οχήματος. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι τηρείται αν το εκπεμπόμενο φως δεν ενοχλεί τον οδηγό ούτε άμεσα ούτε έμμεσα μέσω των κατόπτρων οδήγησης και/ή άλλων ανακλαστικών επιφανειών του οχήματος.

6.15.3.4. Απόσταση:

- αν η απόσταση μεταξύ του εμπρόσθιου φανού-δείκτη κατεύθυνσης και του φανού ημέρας είναι 40 mm ή μικρότερη, οι ηλεκτρικές συνδέσεις του φανού ημέρας στην αντίστοιχη πλευρά του οχήματος είναι τέτοια, ώστε:
 - είτε είναι σβησμένος ο φανός είτε
 - η φωτεινή ένταση του φανού είναι μειωμένη σε επίπεδο που δεν υπερβαίνει τις 140 cd.

καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ενεργοποίησης (τόσο κύκλος ανάμματος όσο και σβησίματος) του σχετικού εμπρόσθιου φανού-δείκτη κατεύθυνσης.

6.15.4. Γεωμετρική ορατότητα:

- $\alpha = 10^\circ$ προς τα άνω και 10° προς τα κάτω
- $\beta = 20^\circ$ προς τα αριστερά και προς τα δεξιά, αν υπάρχει μόνο ένας φανός ημέρας
- $\beta = 20^\circ$ προς τα έξω και 20° προς τα μέσα, αν υπάρχουν δύο φανοί ημέρας.

6.15.5. Προσανατολισμός:

- προς τα εμπρός· μπορεί να στρέφεται σε συνάρτηση με την κλίση του συστήματος διεύθυνσης οποιουδήποτε τιμόνι.

6.15.6. Ηλεκτρική σύνδεση:

- όλοι οι φανοί ημέρας ανάβουν όταν ενεργοποιηθεί ο γενικός διακόπτης· εντούτοις, παραμένουν εκτός λειτουργίας στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - το αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων είναι στη θέση στάθμευσης
 - η πέδη στάθμευσης ενεργοποιείται ή
 - πριν να τεθεί σε κίνηση το όχημα για πρώτη φορά ύστερα από κάθε χειροκίνητη ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη ελέγχου και του συστήματος πρόωσης του οχήματος
- οι φανοί ημέρας μπορούν να απενεργοποιηθούν χειροκίνητα· ωστόσο, αυτό είναι δυνατό μόνο σε μια ταχύτητα του οχήματος που δεν υπερβαίνει τα 10 km/h. Οι φανοί επανενεργοποιούνται αυτομάτως όταν η ταχύτητα του οχήματος υπερβαίνει τα 10 km/h ή όταν το όχημα έχει διανύσει πάνω από 100 m.
- οι φανοί ημέρας απενεργοποιούνται αυτομάτως όταν:
 - το όχημα παύει να λειτουργεί μέσω του κεντρικού διακόπτη ελέγχου
 - οι εμπρόσθιοι φανοί ομίχλης ενεργοποιούνται
 - οι φανοί είναι ενεργοποιημένοι, εκτός από την περίπτωση που χρησιμοποιούνται για να παρέχουν προειδοποιήσεις με διακοπτόμενο φωτισμό σε βραχεία χρονικά διαστήματα και
 - σε περιβάλλον συνθηκών φωτισμού χαμηλότερου από 1 000 lux όταν η ενδεικνυόμενη ταχύτητα στο ταχύμετρο εξακολουθεί να είναι ευανάγνωστη (π.χ. όταν λειτουργεί ακόμη ο φωτισμός του ταχύμετρου) και το όχημα δεν διαθέτει πράσινο ενδεικτικό σταθερό φωτισμό σύμφωνα με το σημείο 6.5.9 ή ειδικό πράσινο ενδεικτικό έναρξης λειτουργίας για τους φανούς ημέρας που ταυτοποιούνται με το κατάλληλο σύμβολο. Στην περίπτωση αυτή, οι φανοί διασταύρωσης και οι απαιτούμενες διατάξεις φωτισμού σύμφωνα με το σημείο 11 του παραρτήματος I τμήμα Β ενεργοποιούνται αυτόματα ταυτόχρονα σε δύο δευτερόλεπτα του επιπέδου περιβάλλοντος φωτισμού που μειώνεται κάτω από 1 000 lux. Αν στη συνέχεια οι συνθήκες περιβάλλοντος φωτισμού φθάσουν σε επίπεδο τουλάχιστον 7 000 lux, οι φανοί ημέρας επανενεργοποιούνται αυτομάτως, ενώ οι φανοί διασταύρωσης και οι διατάξεις φωτισμού που απαιτούνται στο σημείο 11 του παραρτήματος I τμήμα Β απενεργοποιείται ταυτόχρονα εντός πέντε έως 300 δευτερολέπτων (δηλαδή απαιτείται πλήρως αυτόματος διακόπτης φωτισμού αν ο οδηγός δεν έχει ορατή ένδειξη και ερέθισμα για να ενεργοποιήσει τον κανονικό φωτισμό όταν είναι σκοτεινά).

6.15.7. Ενδεικτικό έναρξης λειτουργίας:

- προαιρετικό.

iv) Στο προσάρτημα 4, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 5.8:

«5.8. Φωτισμός οπίσθιας πινακίδας.».

ιδ) Στο προσάρτημα 4, το σημείο 6.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.4. Φανοί ημέρας: ναι/όχι (*)».

5. Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα οχήματα της κατηγορίας L3e πληρούν όλες τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 53 της ΟΕΕ/ΗΕ, με εξαίρεση το σημείο 5.14.9.».

β) Τα προσάρτηματα 1 και 2 απαλείφονται·

γ) Το προσάρτημα 3 επαναριθμείται ως προσάρτημα 1 και η παραπομπή σε αυτό στον κατάλογο των παραρτημάτων τροποποιείται αναλόγως.

δ) Το προσάρτημα 4 επαναριθμείται ως προσάρτημα 2 και η παραπομπή σε αυτό στον κατάλογο των παραρτημάτων τροποποιείται αναλόγως.

ε) Στο προσάρτημα 2, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.5:

«6.5. Φανοί ημέρας: ναι/όχι (*)».

6. Το παράρτημα V τροποποιείται ως εξής:

α) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 2.5:

«2.5. φανοί ημέρας».

β) Το σημείο 6.1.11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.1.11. Λοιπές προδιαγραφές:

— φανοί πορείας των οχημάτων τα οποία έχουν την τάση να κλίνουν στις στροφές μπορούν να διαθέτουν σύστημα ρύθμισης της οριζόντιας κλίσης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.25 του κανονισμού αριθ. 53 της ΟΕΕ/ΗΕ, εφόσον πληρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού που εφαρμόζονται στο σύστημα ρύθμισης της οριζόντιας κλίσης·

— η συνδυασμένη τιμή της μέγιστης έντασης όλων των φανών πορείας που μπορούν να ενεργοποιηθούν ταυτόχρονα δεν υπερβαίνει τις 430 000 cd, τιμή που αντιστοιχεί σε τιμή αναφοράς 100.».

γ) Προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 6.13 έως 6.13.7:

«6.13. Φανοί ημέρας:

6.13.1. Αριθμός:

— ένας ή δύο, στην περίπτωση των οχημάτων συνολικού πλάτους που δεν υπερβαίνει τα 1 300 mm·

— δύο, στην περίπτωση οχημάτων με συνολικό πλάτος που υπερβαίνει τα 1 300 mm.

6.13.2. Διάταξη

— χωρίς ειδικές απαιτήσεις.

6.13.3. Θέση:

6.13.3.1. κατά πλάτος:

— ένας και μόνο ανεξάρτητος φανός ημέρας μπορεί να τοποθετηθεί άνωθεν ή κάτωθεν ή παραπλεύρως ενός άλλου εμπρόσθιου φανού. Αν οι φανοί είναι διατεταγμένοι κατακορύφως, το κέντρο αναφοράς του φανού ημέρας βρίσκεται στο διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος. Αν οι εν λόγω φανοί είναι ο ένας παραπλεύρως του άλλου, τα κέντρα αναφοράς πρέπει να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·

— ένας και μόνο ανεξάρτητος φανός ημέρας που είναι αμοιβαίως ενσωματωμένος με άλλον εμπρόσθιο φανό είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε το κέντρο αναφοράς του να βρίσκεται επί του διαμήκους διαμέσου επιπέδου του οχήματος. Εντούτοις, αν το όχημα διαθέτει έναν άλλο εμπρόσθιο φανό τοποθετημένο παραπλεύρως του φανού ημέρας, τα κέντρα αναφοράς των δύο φανών είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·

— δύο φανοί ημέρας, από τους οποίους κανένας, ένας ή και οι δύο είναι αμοιβαίως ενσωματωμένοι με άλλον εμπρόσθιο φανό, είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε τα κέντρα αναφοράς τους να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·

— τα εσωτερικά άκρα των επιφανειών εκπομπής φωτός είναι τουλάχιστον 500 mm εκτός από την περίπτωση οχημάτων με συνολικό πλάτος που υπερβαίνει τα 1 300 mm.

6.13.3.2. καθ' ύψος:

— κατ' ελάχιστο 250 mm και κατά μέγιστο 1 500 mm άνω του εδάφους.

6.13.3.3. κατά μήκος:

— στο εμπρόσθιο μέρος του οχήματος. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι τηρείται αν το εκπεμπόμενο φως δεν ενοχλεί τον οδηγό ούτε άμεσα ούτε έμμεσα μέσω των κατόπτρων οδήγησης και/ή άλλων ανακλαστικών επιφανειών του οχήματος.

6.13.3.4. Απόσταση:

- αν η απόσταση μεταξύ του εμπρόσθιου φανού-δείκτη κατεύθυνσης και του φανού ημέρας είναι 40 mm ή μικρότερη, οι ηλεκτρικές συνδέσεις του φανού ημέρας στην αντίστοιχη πλευρά του οχήματος είναι τέτοια, ώστε:
 - είτε είναι σβησμένοι ο φανός· ή
 - η φωτεινή ένταση του φανού είναι μειωμένη σε επίπεδο που δεν υπερβαίνει τις 140 cd.
- καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ενεργοποίησης (τόσο κύκλος ανάματος όσο και σβησίματος) του σχετικού εμπρόσθιου φανού-δείκτη κατεύθυνσης.

6.13.4. Γεωμετρική ορατότητα:

- $\alpha = 10^\circ$ προς τα άνω και 10° προς τα κάτω
- $\beta = 20^\circ$ προς τα αριστερά και προς τα δεξιά αν υπάρχει μόνο ένας φανός ημέρας
- $\beta = 20^\circ$ προς τα έξω και 20° προς τα μέσα, αν υπάρχουν δύο φανοί ημέρας.

6.13.5. Προσανατολισμός:

- προς τα εμπρός· μπορεί να στρέφεται σε συνάρτηση με την κλίσης του συστήματος διεύθυνσης οποιουδήποτε τιμόνι.

6.13.6. Ηλεκτρική σύνδεση:

- όλοι οι φανοί πορείας ημέρας ανάβουν όταν ενεργοποιηθεί ο γενικός διακόπτης· εντούτοις, παραμένουν εκτός λειτουργίας στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - το αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων είναι στη θέση στάθμευσης
 - η πέδη στάθμευσης ενεργοποιείται ή
 - πριν να τεθεί σε κίνηση το όχημα για πρώτη φορά ύστερα από κάθε χειροκίνητη ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη ελέγχου και του συστήματος πρόωσης του οχήματος·
- οι φανοί πορείας ημέρας μπορούν να απενεργοποιηθούν χειροκίνητα· ωστόσο, αυτό είναι δυνατόν μόνο σε μια ταχύτητα του οχήματος που δεν υπερβαίνει τα 10 km/h. Οι φανοί επανενεργοποιούνται αυτομάτως όταν η ταχύτητα του οχήματος υπερβαίνει τα 10 km/h ή όταν το όχημα έχει διανύσει πάνω από 100.
- οι φανοί πορείας ημέρας απενεργοποιούνται αυτομάτως όταν:
 - το όχημα παύει να λειτουργεί μέσω του κεντρικού διακόπτη ελέγχου
 - οι εμπρόσθιοι φανοί ομίχλης ενεργοποιούνται
 - οι φανοί είναι ενεργοποιημένοι, εκτός από την περίπτωση που χρησιμοποιούνται για να παρέχουν προειδοποιήσεις με διακοπόμενο φωτισμό σε βραχεία χρονικά διαστήματα και
 - σε περιβάλλον συνθηκών φωτισμού χαμηλότερου από 1 000 lux όταν η ενδεικνυόμενη ταχύτητα στο ταχύμετρο εξακολουθεί να είναι ευανάγνωστη (π.χ. όταν λειτουργεί ακόμη ο φωτισμός του ταχύμετρου) και το όχημα δεν διαθέτει πράσινο ενδεικτικό σταθερό φωτισμό σύμφωνα με το σημείο 6.5.9. ή ειδικό πράσινο ενδεικτικό έναρξης λειτουργίας για τους φανούς ημέρας που ταυτοποιούνται με το κατάλληλο σύμβολο. Στην περίπτωση αυτή, οι φανοί διασταύρωσης και οι απαιτούμενες διατάξεις φωτισμού σύμφωνα με το σημείο 11 του παραρτήματος I τμήμα Β ενεργοποιούνται αυτόματα ταυτόχρονα σε δύο δευτερόλεπτα του επιπέδου περιβάλλοντος φωτισμού που μειώνεται κάτω από 1 000 lux. Αν στη συνέχεια οι συνθήκες περιβάλλοντος φωτισμού φθάσουν σε επίπεδο τουλάχιστον 7 000 lux, οι φανοί ημέρας επανενεργοποιούνται αυτομάτως, ενώ οι φανοί διασταύρωσης και οι διατάξεις φωτισμού που απαιτούνται στο σημείο 11 του παραρτήματος I τμήμα Β απενεργοποιείται ταυτόχρονα εντός πέντε έως 300 δευτερολέπτων (δηλαδή απαιτείται πλήρως αυτόματος διακόπτης φωτισμού αν ο οδηγός δεν έχει ορατή ένδειξη και ερέθισμα για να ενεργοποιήσει τον κανονικό φωτισμό όταν είναι σκοτεινά).

6.13.7. Ενδεικτικό έναρξης λειτουργίας:

- Προαιρετικά».

δ) Στο προσάρτημα 4, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.5:

«6.5. Φανοί ημέρας: ναι/όχι (*)».

7. Το παράρτημα VI τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 2.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4. φανοί ημέρας».

β) Το σημείο 6.1.11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.1.11. Λοιπές προδιαγραφές:

- φανοί πορείας των οχημάτων τα οποία έχουν την τάση να κλίνουν στις στροφές μπορούν να διαθέτουν σύστημα ρύθμισης της οριζόντιας κλίσης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.25 του κανονισμού αριθ. 53 της ΟΕΕ/ΗΕ, εφόσον πληρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού που εφαρμόζονται στο σύστημα ρύθμισης της οριζόντιας κλίσης·
- η συνδυασμένη τιμή της μέγιστης έντασης όλων των φανών πορείας που μπορούν να ενεργοποιηθούν ταυτόχρονα δεν υπερβαίνει τις 430 000 cd, τιμή που αντιστοιχεί σε τιμή αναφοράς 100.».

γ) Το σημείο 6.2.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.2.3.1. κατά πλάτος:

- ένας και μόνο ανεξάρτητος φανός διασταύρωσης μπορεί να τοποθετηθεί άνωθεν ή κάτωθεν ή παραπλεύρως ενός άλλου εμπρόσθιου φανού. Αν οι εν λόγω φανοί είναι διατεταγμένοι κατακορύφως, το κέντρο αναφοράς του φανού διασταύρωσης πρέπει να βρίσκεται στο διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος. Αν οι εν λόγω φανοί είναι ο ένας παραπλεύρως του άλλου, τα κέντρα αναφοράς πρέπει να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
- ένας και μόνο ανεξάρτητος φανός διασταύρωσης αμοιβαίως ενσωματωμένος με άλλο εμπρόσθιο φανό είναι τοποθετημένος κατά τρόπο ώστε το κέντρο αναφοράς του να βρίσκεται επί του διαμήκους επιπέδου συμμετρίας του οχήματος. Εντούτοις, αν το όχημα διαθέτει έναν άλλο εμπρόσθιο φανό τοποθετημένο παραπλεύρως του φανού διασταύρωσης, τα κέντρα αναφοράς τους είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος·
- δύο φανοί διασταύρωσης, από τους οποίους ο ένας, κανένας ή και οι δύο είναι αμοιβαίως ενσωματωμένοι με άλλον εμπρόσθιο φανό, είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε τα κέντρα αναφοράς τους να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος·
- σε περίπτωση που υπάρχουν δύο φανοί διασταύρωσης, η πλευρική απόσταση μεταξύ των εξωτερικών άκρων των επιφανειών εκπομπής φωτός και των εξώτατων άκρων του οχήματος δεν πρέπει να υπερβαίνει το 400 mm.».

δ) Το σημείο 6.2.11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.2.11. Λοιπές προδιαγραφές:

- φανοί διασταύρωσης των οχημάτων τα οποία έχουν την τάση να κλίνουν στις στροφές μπορούν να διαθέτουν σύστημα ρύθμισης της οριζόντιας κλίσης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.25 του κανονισμού αριθ. 53 της ΟΕΕ/ΗΕ, εφόσον πληρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού που εφαρμόζονται στο σύστημα ρύθμισης της οριζόντιας κλίσης·
- οι δανοί διασταύρωσης των οποίων το χαμηλότερο σημείο της επιφάνειας εκπομπής φωτός είναι 0,8 m ή λιγότερο πάνω από το έδαφος, η αρχική ρύθμιση της κλίσης είναι μεταξύ $-1,0\%$ και $-1,5\%$. Η ακριβής τιμή μπορεί να δηλώνεται από τον κατασκευαστή·
- οι φανοί διασταύρωσης των οποίων το χαμηλότερο σημείο της επιφάνειας εκπομπής φωτός είναι μεταξύ 0,8 m και 1,0 m πάνω από το έδαφος, η αρχική ρύθμιση της κλίσης είναι μεταξύ $-1,0\%$ και $-2,0\%$. Η ακριβής τιμή μπορεί να δηλώνεται από τον κατασκευαστή·
- οι φανοί διασταύρωσης των οποίων το χαμηλότερο σημείο της επιφάνειας εκπομπής φωτός είναι 1,0 m ή περισσότερο πάνω από το έδαφος, η αρχική ρύθμιση της κλίσης είναι μεταξύ $-1,5\%$ και $-2,0\%$. Η ακριβής τιμή μπορεί να δηλώνεται από τον κατασκευαστή·
- για τους φανούς διασταύρωσης με φωτεινή πηγή με αντικειμενική φωτεινή ροή που δεν υπερβαίνει τα 2 000 lumen και αρχική κλίση μεταξύ $-1,0\%$ και $-1,5\%$, η κατακόρυφη κλίση παραμένει μεταξύ η κατακόρυφη κλίση παραμένει μεταξύ $-0,5\%$ και $-2,5\%$ υπό οποιοδήποτε συνθήκες φόρτωσης. Η κατακόρυφος κλίση παραμένει μεταξύ $-1,0\%$ και $-3,0\%$ όταν η αρχική κλίση ορίζεται μεταξύ $-1,5\%$ και -2% . Μπορεί να χρησιμοποιηθεί εξωτερικός μηχανισμός ρύθμισης για την ικανοποίηση των απαιτήσεων, εφόσον δεν είναι απαραίτητα άλλα εργαλεία εκτός από εκείνα που παρέχονται μαζί με το όχημα·
- για τους φανούς διασταύρωσης με φωτεινή πηγή με αντικειμενική φωτεινή ροή που υπερβαίνει τα 2 000 lumen και αρχική κλίση μεταξύ $-1,0\%$ και $-1,5\%$, η κατακόρυφη κλίση παραμένει μεταξύ $-0,5\%$ και $-2,5\%$ υπό οποιοδήποτε συνθήκες φόρτωσης. Η κατακόρυφος κλίση παραμένει μεταξύ $-1,0\%$ και $-3,0\%$ όταν η αρχική κλίση ορίζεται μεταξύ $-1,5\%$ και -2% . Μπορεί να χρησιμοποιηθεί διάταξη οριζοντίωσης των φανών για την ικανοποίηση των απαιτήσεων του παρόντος σημείου, με την προϋπόθεση ότι η λειτουργία είναι πλήρως αυτοματοποιημένη και ο χρόνος απόκρισης είναι μικρότερο από 30 δευτερόλεπτα.».

ε) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.2.11.1:

«6.2.11.1. Συνθήκες δοκιμής:

- οι απαιτήσεις όσον αφορά την κλίση που αναφέρονται στο σημείο 6.2.11 ελέγχονται ως εξής:
- όχημα με τη μάζα του οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας και μάζα 75 kg που προσομοιώνει τον οδηγό
- πλήρως έμφορτο όχημα με τη μάζα που κατανέμεται έτσι ώστε να επιτευχθούν τα μέγιστα φορτία ανά άξονα όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή για τη συγκεκριμένη κατάσταση φόρτωσης
- όχημα με μάζα 75 kg που προσομοιάζει τον οδηγό και επιπλέον φορτίο κατά τρόπο που να επιτευχθεί το μέγιστο αποδεκτό φορτίο επί του οπίσθιου άξονα, όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή· ωστόσο, το φορτίο του εμπρόσθιου άξονα είναι όσο το δυνατόν χαμηλότερο στην παρούσα περίπτωση
- πριν από κάθε μέτρηση το όχημα υποβάλλεται σε ταλάντωση σε κατακόρυφο επίπεδο τρεις φορές και στη συνέχεια σε ταλάντωση σε οριζόντιο επίπεδο για τουλάχιστον μια πλήρη περιστροφή των τροχών.»

στ) Το σημείο 6.4.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.4.1. Αριθμός:

- ένας ή δύο, στην περίπτωση των οχημάτων συνολικού πλάτους που δεν υπερβαίνει τα 1 300 mm·
- δύο, στην περίπτωση οχημάτων με συνολικό πλάτος που υπερβαίνει τα 1 300 mm·
- πρόσθετος φανός πέδησης της κατηγορίας S3 ή S4 (δηλαδή φανός πέδησης τοποθετημένος ψηλά στο κέντρο) μπορεί να τοποθετηθεί, εφόσον πληρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 48 ΟΕΕ/ΗΕ που ισχύουν για την εγκατάσταση των εν λόγω φανών πέδησης σε οχήματα της κατηγορίας M1.»

ζ) Το σημείο 6.5.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.5.3.1. κατά πλάτος:

- ένας ανεξάρτητος εμπρόσθιος φανός θέσης μπορεί να τοποθετηθεί άνωθεν ή κάτωθεν ή παραπλευρώς ενός άλλου εμπρόσθιου φανού. Αν οι φανοί είναι διατεταγμένοι κατακορύφως, το κέντρο αναφοράς του εμπρόσθιου φανού βρίσκεται στο διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος. Αν οι εν λόγω φανοί είναι ο ένας παραπλευρώς του άλλου, τα κέντρα αναφοράς πρέπει να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος·
- ένας ανεξάρτητος εμπρόσθιος φανός που είναι αμοιβαίως ενσωματωμένος με άλλον εμπρόσθιο φανό είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε το κέντρο αναφοράς του να βρίσκεται επί του διαμήκους επιπέδου συμμετρίας του οχήματος. Εντούτοις, αν το όχημα διαθέτει έναν άλλο εμπρόσθιο φανό τοποθετημένο παραπλευρώς του εμπρόσθιου φανού θέσης, τα κέντρα αναφοράς τους είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος·
- δύο εμπρόσθιοι φανοί θέσης, εκ των οποίων καμία δεν, εκ των οποίων ο ένας ή και οι δύο είναι αμοιβαίως ενσωματωμένοι με άλλο εμπρόσθιο φανό, πρέπει να είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε τα κέντρα αναφοράς τους να είναι συμμετρικά ως προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος·
- σε περίπτωση που υπάρχουν δύο εμπρόσθιοι φανοί θέσης, η πλευρική απόσταση μεταξύ των εξωτερικών άκρων των επιφανειών εκπομπής φωτός και των εξώτατων άκρων του οχήματος δεν υπερβαίνει το 400 mm.»

η) Το σημείο 6.6.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.6.3.1. κατά πλάτος:

- ένας και μόνο οπίσθιος φανός θέσης είναι τοποθετημένος στο όχημα, έτσι ώστε το κέντρο αναφοράς του οπίσθιου φανού θέσης να βρίσκεται στο διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος
- δύο οπίσθιοι φανοί θέσης τοποθετούνται στο όχημα έτσι ώστε τα κέντρα αναφοράς των οπίσθιων φανών θέσης να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος
- στην περίπτωση οχημάτων με δύο οπίσθιους τροχούς και συνολικό πλάτος που υπερβαίνει τα 1 300 mm, η πλευρική απόσταση μεταξύ των εξωτερικών άκρων των επιφανειών εκπομπής φωτός και των εξώτατων άκρων του οχήματος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 400 mm.»

θ) Το σημείο 6.12.3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.12.3.1. κατά πλάτος:

- αν υπάρχει ένας μόνο οπίσθιος ανακλαστήρας, αυτός είναι τοποθετημένη στο όχημα έτσι ώστε το κέντρο αναφοράς του να βρίσκεται εντός του διαμήκους διαμέσου επιπέδου
- αν υπάρχουν δύο οπίσθιοι ανακλαστήρες, αυτά είναι τοποθετημένοι στο όχημα έτσι ώστε τα κέντρα αναφοράς τους να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο
- σε περίπτωση που υπάρχουν δύο οπίσθιοι ανακλαστήρες, η πλευρική απόσταση μεταξύ των εξωτερικών άκρων των επιφανειών εκπομπής φωτός και των εξώτατων άκρων του οχήματος δεν υπερβαίνει το 400 mm.»

ι) Προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 6.14 έως 6.14.7:

«6.14. Φανοί ημέρας:

6.14.1. Αριθμός:

- ένας ή δύο, στην περίπτωση των οχημάτων συνολικού πλάτους που δεν υπερβαίνει τα 1 300 mm
- δύο, στην περίπτωση οχημάτων με συνολικό πλάτος που υπερβαίνει τα 1 300 mm.

6.14.2. Διάταξη

- χωρίς ειδικές απαιτήσεις.

6.14.3. Θέση:

6.14.3.1. Κατά πλάτος:

- ένας και μόνο ανεξάρτητος φανός ημέρας μπορεί να τοποθετηθεί άνωθεν ή κάτωθεν ή παραπλεύρως ενός άλλου εμπρόσθιου φανού. Αν οι φανοί είναι διατεταγμένοι κατακορύφως, το κέντρο αναφοράς του φανού ημέρας βρίσκεται στο διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος. Αν οι εν λόγω φανοί είναι ο ένας παραπλεύρως του άλλου, τα κέντρα αναφοράς πρέπει να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος
- ένας και μόνο ανεξάρτητος φανός ημέρας που είναι αμοιβαίως ενσωματωμένος με άλλον εμπρόσθιο φανό είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε το κέντρο αναφοράς του να βρίσκεται επί του διαμήκους διαμέσου επιπέδου του οχήματος. Εντούτοις, αν το όχημα διαθέτει έναν άλλο εμπρόσθιο φανό τοποθετημένο παραπλεύρως του φανού ημέρας, τα κέντρα αναφοράς των δύο φανών είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος
- δύο φανοί ημέρας, από τους οποίους κανένας, ένας ή και οι δύο είναι αμοιβαίως ενσωματωμένοι με άλλον εμπρόσθιο φανό, είναι τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε τα κέντρα αναφοράς τους να είναι συμμετρικά ως προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του οχήματος
- τα εσωτερικά άκρα των επιφανειών εκπομπής φωτός είναι τουλάχιστον 500 mm εκτός από την περίπτωση οχημάτων με συνολικό πλάτος που υπερβαίνει τα 1 300 mm.

6.14.3.2. Καθ' ύψος:

- κατ' ελάχιστο 250 mm και κατά μέγιστο 1 500 mm άνω του εδάφους.

6.14.3.3. Κατά μήκος:

- στο εμπρόσθιο μέρος του οχήματος. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι τηρείται αν το εκπεμπόμενο φως δεν ενοχλεί τον οδηγό ούτε άμεσα ούτε έμμεσα μέσω των κατόπτρων οδήγησης και/ή άλλων ανακλαστικών επιφανειών του οχήματος.

6.14.3.4. Απόσταση:

- αν η απόσταση μεταξύ του εμπρόσθιου φανού-δείκτη κατεύθυνσης και του φανού ημέρας είναι 40 mm ή μικρότερη, οι ηλεκτρικές συνδέσεις του φανού ημέρας στην αντίστοιχη πλευρά του οχήματος είναι τέτοια, ώστε:
 - είτε είναι σβησμένος ο φανός ή
 - η φωτεινή ένταση του φανού είναι μειωμένη σε επίπεδο που δεν υπερβαίνει τις 140 cd.
- καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ενεργοποίησης (τόσο κύκλος ανάμματος όσο και σβήσιματος) του σχετικού εμπρόσθιου φανού-δείκτη κατεύθυνσης.

6.14.4. Γεωμετρική ορατότητα:

- $\alpha = 10^\circ$ προς τα άνω και 10° προς τα κάτω
- $\beta = 20^\circ$ προς τα αριστερά και προς τα δεξιά αν υπάρχει μόνο ένας φανός ημέρας
- $\beta = 20^\circ$ προς τα έξω και 20° προς τα μέσα, αν υπάρχουν δύο φανοί ημέρας.

6.14.5. Προσανατολισμός:

- προς τα εμπρός: μπορεί να στρέφεται σε συνάρτηση με την κλίσης του συστήματος διεύθυνσης οποιουδήποτε τιμόνι.

6.14.6. Ηλεκτρική σύνδεση:

- όλοι οι φανοί πορείας ημέρας ανάβουν όταν ενεργοποιηθεί ο γενικός διακόπτης: εντούτοις, παραμένουν εκτός λειτουργίας στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - το αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων είναι στη θέση στάθμευσης

- η πέδη στάθμευσης ενεργοποιείται ή
- πριν να τεθεί σε κίνηση το όχημα για πρώτη φορά ύστερα από κάθε χειροκίνητη ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη ελέγχου και του συστήματος πρόωσης του οχήματος·
- οι φανοί πορείας ημέρας μπορούν να απενεργοποιηθούν χειροκίνητα· ωστόσο, αυτό είναι δυνατόν μόνο σε μια ταχύτητα του οχήματος που δεν υπερβαίνει τα 10 km/h. Οι φανοί επανενεργοποιούνται αυτομάτως όταν η ταχύτητα του οχήματος υπερβαίνει τα 10 km/h ή όταν το όχημα έχει διανύσει πάνω από 100.
- οι φανοί πορείας ημέρας απενεργοποιούνται αυτομάτως όταν:
 - το όχημα παύει να λειτουργεί μέσω του κεντρικού διακόπτη ελέγχου
 - οι εμπρόσθιοι φανοί ομίχλης ενεργοποιούνται
 - οι φανοί είναι ενεργοποιημένοι, εκτός από την περίπτωση που χρησιμοποιούνται για να παρέχουν προειδοποιήσεις με διακοπόμενο φωτισμό σε βραχεία χρονικά διαστήματα και
 - σε περιβάλλον συνθηκών φωτισμού χαμηλότερου από 1 000 lux όταν η ενδεικνυόμενη ταχύτητα στο ταχύμετρο εξακολουθεί να είναι ευανάγνωστη (π.χ. όταν λειτουργεί ακόμη ο φωτισμός του ταχύμετρου) και το όχημα δεν διαθέτει πράσινο ενδεικτικό σταθερό φωτισμό σύμφωνα με το σημείο 6.5.9 ή ειδικό πράσινο ενδεικτικό έναρξης λειτουργίας για τους φανούς ημέρας που ταυτοποιούνται με το κατάλληλο σύμβολο. Στην περίπτωση αυτή, οι φανοί διασταύρωσης και οι απαιτούμενες διατάξεις φωτισμού σύμφωνα με το σημείο 11 του παραρτήματος I τμήμα Β ενεργοποιούνται αυτόματα ταυτόχρονα σε δύο δευτερόλεπτα του επιπέδου περιβάλλοντος φωτισμού που μειώνεται κάτω από 1 000 lux. Αν στη συνέχεια οι συνθήκες περιβάλλοντος φωτισμού φθάσουν σε επίπεδο τουλάχιστον 7 000 lux, οι φανοί ημέρας επανενεργοποιούνται αυτομάτως, ενώ οι φανοί διασταύρωσης και οι διατάξεις φωτισμού που απαιτούνται στο σημείο 11 του παραρτήματος I τμήμα Β απενεργοποιείται ταυτόχρονα εντός πέντε έως 300 δευτερολέπτων (δηλαδή απαιτείται πλήρως αυτόματος διακόπτης φωτισμού αν ο οδηγός δεν έχει ορατή ένδειξη και ερέθισμα για να ενεργοποιήσει τον κανονικό φωτισμό όταν είναι σκοτεινά).

6.14.7. Ενδεικτικό έναρξης λειτουργίας:

- προαιρετικά».

ια) Στο προσάρτημα 4, το σημείο 6.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.5. Φανοί ημέρας: ναι/όχι (*)»

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ 2013/725/ΚΕΠΠΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 9ης Δεκεμβρίου 2013

για την τροποποίηση και την παράταση της απόφασης 2012/173/ΚΕΠΠΑ σχετικά με την ενεργοποίηση του κέντρου επιχειρήσεων της ΕΕ για τις αποστολές και την επιχείρηση κοινής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας στο Κέρας της Αφρικής

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Λαμβάνοντας υπόψη τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και ιδίως το άρθρο 42 παράγραφος 4 και το άρθρο 43 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Υπατης Εκπροσώπου της Ένωσης για Θέματα Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφάλειας,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 16 Ιουλίου 2012, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση 2012/389/ΚΕΠΠΑ ⁽¹⁾ για τη θέσπιση της αποστολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την οικοδόμηση περιφερειακών ναυτικών δυνατοτήτων στο Κέρας της Αφρικής (EUCAP NESTOR).
- (2) Στις 8 Οκτωβρίου 2013, η Επιτροπή Πολιτικής και Ασφαλείας (ΕΠΑ) συμφώνησε να παραταθεί η εντολή του κέντρου επιχειρήσεων της ΕΕ για τις αποστολές και την επιχείρηση κοινής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας στο Κέρας της Αφρικής για μια αρχική περίοδο 12 μηνών.
- (3) Η απόφαση 2012/173/ΚΕΠΠΑ ⁽²⁾ του Συμβουλίου πρέπει επομένως να τροποποιηθεί και να παραταθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η απόφαση 2012/173/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου τροποποιείται ως εξής:

- (1) Το άρθρο 1 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Το κέντρο επιχειρήσεων της ΕΕ ενεργοποιείται για την υποστήριξη των αποστολών και της επιχείρησης που διεξάγεται στο Κέρας της Αφρικής δυνάμει της κοινής πολιτικής

⁽¹⁾ Απόφαση 2012/389/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουλίου 2012, για την αποστολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την οικοδόμηση περιφερειακών ναυτικών δυνατοτήτων στο Κέρας της Αφρικής (EUCAP NESTOR) (ΕΕ L 187 της 17.7.2012, σ. 40).

⁽²⁾ Απόφαση 2012/173/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 2012, σχετικά με την ενεργοποίηση του κέντρου επιχειρήσεων για τις αποστολές και την επιχείρηση κοινής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας στο Κέρας της Αφρικής (ΕΕ L 89 της 27.3.2012, σ. 66).

ασφάλειας και άμυνας, ήτοι της επιχείρησης ATALANTA, της αποστολής EUTM Somalia και της αποστολής EUCAP Nestor.».

- (2) Στο άρθρο 2 γίνεται η εξής τροποποίηση:

(α) η παράγραφος 2 α) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) αξιοποιώντας τη στρατιωτική του εμπειρογνομosύνη και την εξειδικευμένη ειδημοσύνη του σε θέματα σχεδιασμού, παρέχει άμεση στήριξη στον διοικητή μη στρατιωτικών επιχειρήσεων για τον επιχειρησιακό σχεδιασμό και τη διεξαγωγή της αποστολής EUCAP Nestor.»

- (β) η παράγραφος 3 στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) διευκολύνει τον συντονισμό και βελτιώνει τις συνέργειες μεταξύ της επιχείρησης ATALANTA, της αποστολής EUTM Somalia και της αποστολής EUCAP NESTOR, στο πλαίσιο της στρατηγικής για το Κέρας της Αφρικής και σε συνεργασία με τον Ειδικό Έντεταλμένο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το Κέρας της Αφρικής.».

- (3) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο πλοίαρχος Ad VAN DER LINDE διορίζεται αρχηγός του κέντρου επιχειρήσεων της ΕΕ με διετή θητεία.»

- β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Δυνάμει του άρθρου 38 της ΣΕΕ, το Συμβούλιο εξουσιοδοτεί την ΕΠΑ να λαμβάνει αποφάσεις για τον διορισμό των επόμενων αρχηγών του ενεργοποιημένου κέντρου επιχειρήσεων της ΕΕ.»

- (4) Στο άρθρο 9, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εφαρμόζεται από τις 23 Μαρτίου 2012 έως τις 22 Μαρτίου 2015.»

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 9 Δεκεμβρίου 2013.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

A. PABEDINSKIENĖ

ΑΠΟΦΑΣΗ 2013/726/ΚΕΠΠΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 9ης Δεκεμβρίου 2013

για τη στήριξη της απόφασης 2118 (2013) του ΣΑΗΕ και της συνεδρίασης EC-M-33/Dec 1 του Εκτελεστικού Συμβουλίου του ΟΑΧΟ, στο πλαίσιο της εφαρμογής της στρατηγικής της ΕΕ κατά της διάδοσης όπλων μαζικής καταστροφής

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και ιδίως το άρθρο 26 παράγραφος 2 και το άρθρο 31 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ύπατης Εκπροσώπου της Ένωσης για θέματα εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφαλείας,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 27 Σεπτεμβρίου 2013, το Εκτελεστικό Συμβούλιο του Οργανισμού για την απαγόρευση των χημικών όπλων (ΟΑΧΟ) ενέκρινε «Απόφαση για την καταστροφή των συριακών χημικών όπλων» κατά τη διάρκεια της οικείας συνεδρίασης EC-M-33.
- (2) Στις 27 Σεπτεμβρίου 2013, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών ενέκρινε την απόφαση 2118 (2013), με την οποία υιοθετεί την απόφαση του Εκτελεστικού Συμβουλίου του ΟΑΧΟ και εκφράζει τη βαθύτατη αγανάκτησή του για τη χρήση χημικών όπλων στις 21 Αυγούστου 2013 στο Rif της Δαμασκού, όπως συνάγεται από την έκθεση της αποστολής των ΗΕ, καταδικάζει τον φόνο αμάχων που η χρήση αυτή είχε ως επακόλουθο, δηλώνει ότι η χρήση χημικών όπλων συνιστά σοβαρή παραβίαση του διεθνούς δικαίου και τονίζει ότι οι υπεύθυνοι οποιασδήποτε χρήσης χημικών θα λογοδοτήσουν· τονίζει επίσης ότι η μόνη λύση στην παρούσα κρίση στην Αραβική Δημοκρατία της Συρίας είναι μέσω ανοικτής σε όλους πολιτικής διαδικασίας υπό την καθοδήγηση της Συρίας, η οποία θα βασίζεται στο ανακοινωθέν της Γενεύης της 30ής Ιουνίου 2012, και υπογραμμίζει την ανάγκη σύγκλησης της διεθνούς διάσκεψης για τη Συρία το συντομότερο δυνατό.
- (3) Με δήλωσή της, η κυβέρνηση της Αραβικής Δημοκρατίας της Συρίας αναγνώρισε την ύπαρξη ευρείας κλίμακας προγράμματος χημικών όπλων και σημαντικών ποσοτήτων χημικών όπλων, συμπεριλαμβανομένων των επικίνδυνων τοξικών χημικών εξαρτημάτων τέτοιων όπλων, τα οποία εγείρουν σοβαρές ανησυχίες για τη μη διάδοση, τον αφοπλισμό και την ασφάλεια.
- (4) Μετά την προσχώρηση της Αραβικής Δημοκρατίας στη Σύμβαση για την απαγόρευση της ανάπτυξης, παραγωγής, αποθήκευσης και χρήσης χημικών όπλων και για την καταστροφή τους (εφεξής «Σύμβαση για τα χημικά όπλα» ή «CWC»), με ισχύ από τις 14 Οκτωβρίου 2013, ο ΟΑΧΟ είναι υπεύθυνος για την επαλήθευση της συμμόρφωσης προς τη CWC και τους όρους οποιασδήποτε σχετικής απόφασης του Εκτελεστικού Συμβουλίου του ΟΑΧΟ και, ως μέρος της

κοινής αποστολής, για την επίβλεψη της συμμόρφωσης προς τους όρους κάθε σχετικής απόφασης του ΣΑΗΕ.

- (5) Στις 16 Οκτωβρίου 2013, ο Γενικός Διευθυντής του ΟΑΧΟ υπενθύμισε στα συμβαλλόμενα στην CWC κράτη (σημείωμα S/1132/2013) ότι το Εκτελεστικό Συμβούλιο, στην απόφασή του για την «Καταστροφή των συριακών χημικών όπλων» (EC-M-33/DEC.1), αποφάσισε, μεταξύ άλλων, «να εξετάσει ως επείγον ζήτημα τους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς για τις δραστηριότητες που καλείται να αναλάβει η Γραμματεία έναντι της Αραβικής Δημοκρατίας της Συρίας και να ζητήσει από όλα τα συμβαλλόμενα κράτη που είναι σε θέση να το πράξουν να συμβάλουν σε εθελοντική βάση για τις δραστηριότητες που θα αναληφθούν εν όψει της υλοποίησης της παρούσας απόφασης». Με το ίδιο σημείωμα, καλούνται «όλα τα συμβαλλόμενα κράτη να εξετάσουν το ενδεχόμενο εθελοντικής συμμετοχής τους, με οιοδήποτε ποσό, στο καταπιστευματικό ταμείο για τη Συρία, ώστε να βοηθήσουν να αντιμετωπισθεί μια από τις σημαντικότερες ίσως προκλήσεις στην ιστορία του Οργανισμού». Το καταπιστευματικό ταμείο μπορεί επίσης να δέχεται συμβολές από άλλες πηγές, όπως μη κυβερνητικές οργανώσεις, ιδρύματα ή ιδιώτες χορηγούς.
- (6) Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στα συμπεράσματά του της 21ης Οκτωβρίου 2013, επικρότησε την απόφαση του Εκτελεστικού Συμβουλίου του ΟΑΧΟ και την ΑΣΑΗΕ 2118 και επανέλαβε ότι η Ένωση είναι έτοιμη να εξετάσει το ενδεχόμενο στήριξης.
- (7) Στις 12 Δεκεμβρίου 2003, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθέτησε τη στρατηγική της ΕΕ κατά της διάδοσης όπλων μαζικής καταστροφής («στρατηγική»), η οποία περιλαμβάνει, στο κεφάλαιο III, κατάλογο μέτρων που είναι ανάγκη να ληφθούν, τόσο εντός της Ένωσης, όσο και σε τρίτες χώρες, για την καταπολέμηση της διάδοσης αυτής.
- (8) Η στρατηγική υπογραμμίζει τον κρίσιμο ρόλο της CWC και του ΟΑΧΟ προς τη δημιουργία ενός κόσμου απαλλαγμένου από χημικά όπλα.
- (9) Η Ένωση υλοποιεί ενεργά τη στρατηγική και θέτει σε εφαρμογή τα μέτρα που απαριθμούνται στο κεφάλαιο III αυτής, ιδίως μέσω της διάθεσης οικονομικών πόρων για την υποστήριξη ειδικών έργων που υλοποιούν πολυμερή όργανα, όπως ο ΟΑΧΟ. Ως συνέπεια των ανωτέρω, το Συμβούλιο εξέδωσε στις 23 Μαρτίου 2012 την απόφαση 2012/166/ΚΕΠΠΑ ⁽¹⁾ προς υποστήριξη των δραστηριοτήτων του ΟΑΧΟ.

⁽¹⁾ Απόφαση 2012/166/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 2012, για τη στήριξη από την ΕΕ των δραστηριοτήτων του Οργανισμού για την Απαγόρευση των Χημικών Όπλων (ΟΑΧΟ) στο πλαίσιο της εφαρμογής της στρατηγικής της ΕΕ κατά της διάδοσης όπλων μαζικής καταστροφής (ΕΕ L 87 της 24.3.2012, σ. 49).

- (10) Στις 21 Νοεμβρίου 2013, ο Γενικός Διευθυντής του ΟΑΧΟ υπέβαλε αίτημα στην Ένωση να συμβάλει στο ειδικό καταπιστευματικό ταμείο για τη Συρία.
- (11) Η τεχνική εφαρμογή της παρούσας απόφασης θα πρέπει να ανατεθεί στον ΟΑΧΟ. Τα έργα, όπως υποστηρίζονται από την Ένωση, μπορούν να χρηματοδοτηθούν μόνο με εθελοντικές συνεισφορές στο καταπιστευματικό ταμείο του ΟΑΧΟ. Οι συνεισφορές αυτές της Ένωσης θα συμβάλλουν ουσιαστικά ώστε ο ΟΑΧΟ να μπορέσει να εκπληρώσει τα καθήκοντα που περιλαμβάνονται στις σχετικές αποφάσεις του Εκτελεστικού Συμβουλίου του ΟΑΧΟ της 27ης Σεπτεμβρίου και της 15ης Νοεμβρίου 2013 και στην ΑΣΑΗΕ 2118 της 27ης Σεπτεμβρίου 2013.
- (12) Η Επιτροπή θα πρέπει να αναλάβει την εποπτεία της ορθής υλοποίησης της χρηματοδοτικής συνεισφοράς της Ένωσης.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η Ένωση στηρίζει τις δραστηριότητες του ΟΑΧΟ συμβάλλοντας στα έξοδα που συνδέονται με την επιθεώρηση και την επαλήθευση της καταστροφής των συριακών χημικών όπλων, καθώς και στα έξοδα που συνδέονται με δραστηριότητες συμπληρωματικές των κύριων καθηκόντων που έχουν ανατεθεί βάσει της ΑΣΑΗΕ 2118 (2013) και της απόφασης του Εκτελεστικού Συμβουλίου του ΟΑΧΟ της 28ης Σεπτεμβρίου 2013 για την καταστροφή των συριακών χημικών όπλων, καθώς και βάσει παρεπόμενων και συναφών ψηφισμάτων και αποφάσεων.
2. Το έργο το οποίο υποστηρίζεται με την παρούσα απόφαση του Συμβουλίου είναι η παροχή προϊόντων επίγνωσης της κατάστασης, σχετικών με την ασφάλεια της κοινής αποστολής ΟΑΧΟ-ΗΕ, όπου περιλαμβάνεται και η κατάσταση του οδικού δικτύου, με την παροχή δορυφορικών εικόνων και σχετικών πληροφοριών προερχόμενων από το Δορυφορικό Κέντρο της ΕΕ (ΔΚΕΕ).

Στο παράρτημα περιέχεται διεξοδική περιγραφή του έργου.

Άρθρο 2

1. Ο Ύπατος Εκπρόσωπος της Ένωσης για θέματα εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφάλειας («ΥΕ») είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή της παρούσας απόφασης.
2. Η τεχνική εφαρμογή των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 ανατίθεται στον ΟΑΧΟ. Εκτελεί το καθήκον αυτό με ευθύνη του ΥΕ. Προς τούτο, ο ΥΕ συνομολογεί τις απαραίτητες ρυθμίσεις με τον ΟΑΧΟ.

Άρθρο 3

1. Το ποσό δημοσιονομικής αναφοράς για την εκτέλεση των έργων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 ανέρχεται σε 2 311 842 EUR.
2. Η διαχείριση των δαπανών που χρηματοδοτούνται από το οριζόμενο στην παράγραφο 1 ποσό γίνεται σύμφωνα με τις διαδικασίες και τους κανόνες που εφαρμόζονται στον προϋπολογισμό της Ένωσης.
3. Η Επιτροπή επιβλέπει την ορθή διαχείριση των δαπανών που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Προς τούτο, συνάπτει χρηματοδοτική συμφωνία με τον ΟΑΧΟ. Η χρηματοδοτική συμφωνία ορίζει ότι ο ΟΑΧΟ εξασφαλίζει προβολή της συνεισφοράς της Ένωσης ανάλογη προς το ύψος της συνεισφοράς.
4. Η Επιτροπή επιδιώκει να συνάψει τη χρηματοδοτική συμφωνία της παραγράφου 3 το ταχύτερο δυνατό μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης. Ενημερώνει το Συμβούλιο για τυχόν δυσκολίες στη διαδικασία αυτή και για την ημερομηνία σύναψης της χρηματοδοτικής συμφωνίας.

Άρθρο 4

1. Ο ΥΕ υποβάλλει έκθεση στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας απόφασης βάσει τακτικών εκθέσεων που εκπονεί ο ΟΑΧΟ. Οι εν λόγω εκθέσεις αποτελούν τη βάση για την αξιολόγηση που θα πραγματοποιήσει το Συμβούλιο.
2. Η Επιτροπή υποβάλλει εκθέσεις σχετικά με τις χρηματοδοτικές πτυχές της υλοποίησης του έργου που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2.

Άρθρο 5

1. Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της έκδοσής της.
2. Η παρούσα απόφαση λήγει δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία σύναψης της χρηματοδοτικής συμφωνίας μεταξύ της Επιτροπής και του ΟΑΧΟ που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 3 ή λήγει στις 10ης Ιουνίου 2014, εάν η εν λόγω χρηματοδοτική συμφωνία δεν έχει συναφθεί μέχρι τότε.

Βρυξέλλες, 9 Δεκεμβρίου 2013.

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
A. PABEDINSKIENĖ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΣΑΗΕ 2118 (2013) ΚΑΙ ΣΤΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ EC-M-33/DEC.1 ΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΟΥ ΟΑΧΟ, ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΔΟΣΗΣ ΟΠΛΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ

Έργο: Στήριξη στον ΟΑΧΟ με την παροχή δορυφορικών εικόνων, στο πλαίσιο της κοινής αποστολής ΟΑΧΟ-ΗΕ

Στόχος:

Να δοθεί στήριξη στον ΟΑΧΟ στο πλαίσιο της κοινής αποστολής ΟΑΧΟ-ΗΕ όσον αφορά τα καθήκοντά του δυνάμει των σχετικών αποφάσεων του ΣΑΗΕ και του Εκτελεστικού Συμβουλίου του ΟΑΧΟ, καθώς και των όρων της σύμβασης για τα χημικά όπλα.

Αποτελέσματα:

Αξιολόγηση της κατάστασης του οδικού δικτύου, ιδίως εντοπισμός σημείων που ο δρόμος είναι κλειστός και περιοχών με δυσκολίες στην κυκλοφορία, καθώς και καλύτερη επίγνωση της επί τόπου κατάστασης όσον αφορά την ασφάλεια της κοινής αποστολής ΟΑΧΟ-ΗΕ στη Συρία και των τοποθεσιών που πρόκειται να αποτελέσουν αντικείμενο επίσκεψης/επιθεώρησης.

Δραστηριότητες:

Θα παρασχεθεί υποστήριξη στον ΟΑΧΟ μέσω της διάδοσης έως 5 πληροφοριών δορυφορικών εικόνων προερχόμενων από το Δορυφορικό Κέντρο της ΕΕ (ΔΚΕΕ) την εβδομάδα, με συνολική διάρκεια από την υπογραφή της σύμβασης μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2014.

Ο ΟΗΕ και ο ΟΑΧΟ θα αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους σε συνεργασία με άλλους εταίρους, όπως διεθνείς οργανισμούς και οργανώσεις, προκειμένου να εξασφαλίσουν αποτελεσματικές συνεργίες και να αποφύγουν τις αλληλεπικαλύψεις.

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 6ης Δεκεμβρίου 2013

για την καθιέρωση μορφотύπου κοινοποίησης των πληροφοριών σχετικά με την έγκριση και τις ουσιαστικές αναθεωρήσεις των σχεδίων διαχείρισης αποβλήτων και των προγραμμάτων πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2013) 8641]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2013/727/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 33 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Δυνάμει του άρθρου 28 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, τα κράτη μέλη οφείλουν να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους καταρτίζουν ένα ή περισσότερα σχέδια διαχείρισης αποβλήτων τα οποία καλύπτουν, μόνα τους ή συνδυασμένα, ολόκληρη τη γεωγραφική επικράτεια του οικείου κράτους μέλους.
- (2) Επιπλέον, τα κράτη μέλη οφείλουν να εκπονήσουν, το αργότερο στις 12 Δεκεμβρίου 2013, προγράμματα πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων σύμφωνα με το άρθρο 29 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ.
- (3) Για να διευκολυνθεί η υποβολή στην Επιτροπή των πληροφοριών που αφορούν την έγκριση και ουσιαστικές αναθεωρήσεις των εν λόγω σχεδίων και προγραμμάτων πρέπει να εγκριθεί μορφотύπος κοινοποίησης των εν λόγω πληροφοριών.

- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 39 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τους μορφотύπους των παραρτημάτων Ι και ΙΙ της παρούσας απόφασης για την κοινοποίηση στην Επιτροπή των πληροφοριών σχετικά με την έγκριση και τις ουσιαστικές αναθεωρήσεις των σχεδίων διαχείρισης αποβλήτων και των προγραμμάτων πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων που αναφέρονται στα άρθρα 28 και 29 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 6 Δεκεμβρίου 2013.

Για την Επιτροπή
Janez POTOČNIK
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΜΟΡΦΟΤΥΠΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΙΣ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Ονομασία του σχεδίου:

Διοικητικός φορέας (όνομα, διεύθυνση, ηλεκτρονική διεύθυνση και άλλα στοιχεία επαφής, εάν χρειάζεται) αρμόδιος για την έγκριση/αναθεώρηση του σχεδίου:

Ηλεκτρονικός σύνδεσμος με δημοσίως διαθέσιμο δικτυακό τόπο για το σχέδιο:

Διοικητικός φορέας (όνομα, διεύθυνση, ηλεκτρονική διεύθυνση και άλλα στοιχεία επαφής, εάν χρειάζεται) αρμόδιος για τον συντονισμό των πληροφοριών που παρέχονται με το παρόν έντυπο:

Σημειώστε το αντίστοιχο τετραγωνίδιο:

☐ Έγκριση νέου σχεδίου διαχείρισης αποβλήτων

☐ Ουσιαστική αναθεώρηση σχεδίου διαχείρισης αποβλήτων

(Σημαντικό: Πρέπει να αναφέρεται ο σχετικός αριθμός της σελίδας ή των σελίδων του κοινοποιούμενου σχεδίου και/ή εγγράφου αναφοράς σχετικά με κάθε ερώτηση)

1. Γενικές πληροφορίες

1.1. Ημερομηνία έγκρισης/αναθεώρησης (μήνας/έτος):

1.2. Το σχέδιο καλύπτει όλη την επικράτεια του κράτους μέλους;

☐ Ναι

☐ Όχι

Εάν όχι, να αναφερθούν τα τμήματα της επικράτειας που δεν καλύπτονται και να δοθεί αιτιολόγηση:

1.3. Ποια είναι η έκταση του σχεδίου διαχείρισης αποβλήτων;

☐ Όλα τα ρεύματα αποβλήτων

☐ Αστικά στερεά απόβλητα

☐ Επικίνδυνα απόβλητα

☐ Ειδικά ρεύματα αποβλήτων. Να διευκρινιστούν:

Εάν το σχέδιο δεν καλύπτει όλα τα ρεύματα αποβλήτων, να σημειωθούν τα σχετικά πρόσθετα σχέδια:

1.4. Το σχέδιο είναι σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της οδηγίας 2008/98/ΕΚ;

☐ Ναι

☐ Όχι

Εάν όχι, να αιτιολογηθεί:

1.5. Καταρτίσθηκε το σχέδιο σύμφωνα με την ιεράρχηση διαχείρισης των αποβλήτων που ορίζει το άρθρο 4 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ;

☐ Ναι

☐ Όχι

Εάν όχι, να διευκρινιστεί για ποια ρεύματα αποβλήτων αποκλίνει το σχέδιο από την ιεράρχηση διαχείρισης των αποβλήτων και να δοθεί αιτιολόγηση για αυτές τις αποκλίσεις:

1.6. Περιλαμβάνει το σχέδιο προγράμματα πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων;

☐ Ναι

☐ Όχι

Εάν ναι, να δοθούν οι σχετικοί ηλεκτρονικοί σύνδεσμοι:

1.7. Με ποιόν τρόπο συμμετείχαν οι εμπλεκόμενοι φορείς και αρχές και το κοινό στην επεξεργασία των σχεδίων διαχείρισης αποβλήτων και των προγραμμάτων πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων;

2. Πληροφορίες για τα προγράμματα συλλογής και τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποβλήτων

2.1. Αξιολογείται στο σχέδιο η ανάγκη νέων προγραμμάτων συλλογής και νέων μεγάλων εγκαταστάσεων διάθεσης/ανάκτησης και των αντίστοιχων επενδύσεων;

☐ Ναι

☐ Όχι

2.2. Προβλέπονται στο σχέδιο πληροφορίες για τον εντοπισμό τοποθεσιών των σχεδιαζόμενων εγκαταστάσεων διάθεσης ή των μεγάλων εγκαταστάσεων ανάκτησης και τα κριτήρια για την επιλογή αυτών των τοποθεσιών;

☐ Ναι

☐ Όχι

Εάν ναι, να αναφερθεί σε ποιο σημείο του σχεδίου καθορίζονται τα κριτήρια αυτά:

3. Πληροφορίες για τους στόχους που αφορούν τα απόβλητα

3.1. Καλύπτονται οι συσκευασίες και τα απόβλητα συσκευασιών από το πρόγραμμα [άρθρο 14 της οδηγίας 94/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾]

☐ Ναι

☐ Όχι

3.2. Καθορίζονται στο σχέδιο στρατηγικές ή μέτρα για την εφαρμογή της μείωσης των βιοαποδομήσιμων αποβλήτων που οδηγούνται σε χώρους υγειονομικής ταφής [άρθρο 5 της οδηγίας 1999/31/EK του Συμβουλίου ⁽²⁾]

☐ Ναι

☐ Όχι

3.3. Συμβάλλει το σχέδιο στην επίτευξη των στόχων για εκτροπή των βιοαποδομήσιμων αποβλήτων από την υγειονομική ταφή;

☐ Ναι

☐ Όχι

3.4. Αξιολογείται στο σχέδιο η σκοπιμότητα και η καταλληλότητα οικονομικών και άλλων μέσων, όπως τέλη υγειονομικής ταφής, για την αντιμετώπιση των ζητημάτων που συνδέονται με τα απόβλητα;

☐ Ναι

☐ Όχι

Εάν ναι, να προσδιοριστούν τα οικονομικά μέσα και τα συναφή μέτρα που περιλαμβάνει το σχέδιο:

⁽¹⁾ ΕΕ L 365 της 31.12.1994, σ. 10.

⁽²⁾ ΕΕ L 182 της 16.7.1999, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΜΟΡΦΟΤΥΠΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΙΣ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Ονομασία του προγράμματος:

.....

Ηλεκτρονικός σύνδεσμος με δημοσίως διαθέσιμο δικτυακό τόπο για το πρόγραμμα:

.....

Διοικητικός φορέας (όνομα, διεύθυνση, ηλεκτρονική διεύθυνση και άλλα στοιχεία επαφής, εάν χρειάζεται) αρμόδιος για την έγκριση/αναθεώρηση του προγράμματος:

.....

Διοικητικός φορέας (όνομα, διεύθυνση, ηλεκτρονική διεύθυνση και άλλα στοιχεία επαφής, εάν χρειάζεται) αρμόδιος για τον συντονισμό των απαντήσεων που παρέχονται με το παρόν έντυπο:

.....

Σημειώστε το αντίστοιχο τετραγωνίδιο:

☐ Έγκριση νέου προγράμματος πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων

☐ Ουσιαστική αναθεώρηση προγράμματος πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων ⁽¹⁾

Σε περίπτωση κοινοποίησης ουσιαστικής αναθεώρησης προγράμματος πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων, ποιο σχέδιο/πρόγραμμα αφορά η αναθεώρηση αυτή;

Να περιγραφεί σύντομα η έκταση και τα κύρια στοιχεία της αναθεώρησης, επισημαίνοντας σε ποιο σημείο βρίσκονται τα αναθεωρημένα στοιχεία στο πρόγραμμα πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων:

.....

(Σημαντικό: Πρέπει να αναφέρεται ο σχετικός αριθμός της σελίδας ή των σελίδων του κοινοποιούμενου σχεδίου και/ή εγγράφου αναφοράς σχετικά με κάθε ερώτηση)

1. Γενικές πληροφορίες

1.1. Ημερομηνία έγκρισης/αναθεώρησης (μήνας/έτος):

1.2. Το πρόγραμμα καλύπτει όλη την επικράτεια του κράτους μέλους;

☐ Ναι

☐ Όχι

Εάν όχι, να αναφερθούν τα τμήματα της επικράτειας που δεν καλύπτονται και να δοθεί αιτιολόγηση:

.....

1.3. Είναι ενταγμένο το πρόγραμμα σε σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων;

☐ Ναι

☐ Όχι

Εάν ναι, να προσδιοριστεί το σχέδιο (ή τα σχέδια) διαχείρισης αποβλήτων:

.....

⁽¹⁾ Ισχύει μόνον εάν έχει ήδη κοινοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρόγραμμα πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων.

1.4. Είναι ενταγμένο το πρόγραμμα σε άλλο πρόγραμμα (ή άλλα προγράμματα) περιβαλλοντικής πολιτικής;

☐ Ναι

☐ Όχι

Εάν ναι, να προσδιοριστεί το πρόγραμμα (ή τα προγράμματα):

.....

2. Πληροφορίες για την πρόληψη δημιουργίας αποβλήτων

2.1. Περιγράφονται στο πρόγραμμα τα υφιστάμενα μέτρα πρόληψης;

☐ Ναι

☐ Όχι

2.2. Τίθενται στο πρόγραμμα στόχοι πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων;

☐ Ναι

☐ Όχι

2.3. Σε ποιο βαθμό αποβλέπουν οι εν λόγω στόχοι και μέτρα στην αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης από τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της δημιουργίας αποβλήτων;

.....

2.4. Καθορίζονται στο πρόγραμμα ποσοτικά και/ή ποιοτικά κριτήρια για την αξιολόγηση της προόδου των μέτρων που λαμβάνονται με στόχο την πρόληψη δημιουργίας αποβλήτων;

☐ Ναι

☐ Όχι

Εάν ναι, να αναφερθεί εάν είναι ποιοτικά και/ή ποσοτικά καθώς και ο σχετικός αριθμός σελίδας ή σελίδων:

.....

2.5. Προσδιορίζει το πρόγραμμα συγκεκριμένους ποιοτικούς και/ή ποσοτικούς στόχους και δείκτες;

☐ Ναι

☐ Όχι

Εάν ναι, να αναφερθεί εάν είναι ποιοτικοί και/ή ποσοτικοί καθώς και ο σχετικός αριθμός σελίδας ή σελίδων:

.....

Το EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις Συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL