

Euroopa Liidu Teataja

L 329



Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

56. aastakäik

10. detsember 2013

Sisukord

I Seadusandlikud aktid

DIREKTIIVID

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2013/54/EL, 20. november 2013, 2006. aasta mere-
töönormide konventsiooni järgimise ja täitmise tagamisega seotud lipuriigi kohustuste kohta ⁽¹⁾ 1
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2013/56/EL, 20. november 2013, millega muudetakse
patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmelid käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu
direktiivi 2006/66/EÜ seoses kaadmiumi sisaldavate juhtmeta mootortööriistades kasutamiseks
ette nähtud kantavate patareide ja akude ning vähese elavhõbedasisaldusega nõõpelementide
turulelaskmisega ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2009/603/EÜ ⁽¹⁾ 5

II Muud kui seadusandlikud aktid

MÄÄRUSED

- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 1277/2013, 9. detsember 2013, millega antakse luba tõsta
teatavates viinamarjakasvatuspriirkondades või nende osades 2013. aastal korjatud viinamarja-
dest toodetud veini rikastamise piirmäärasid 10

Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 1278/2013, 9. detsember 2013, millega kehtestatakse kindlad
impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril 13

Hind: 3 EUR

(Jätkub pöördel)

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

ET

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.

DIREKTIIVID

- ★ Komisjoni direktiiv 2013/60/EL, 27. november 2013, millega muudetakse tehnika arenguga kohandamise eesmärgil Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 97/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite teatavate osade ja omaduste kohta, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/67/EÜ kahe- või kolmerattalistele mootorsõidukitele valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldamise kohta ⁽¹⁾ 15

OTSUSED

- ★ Nõukogu otsus 2013/725/ÜVJP, 9. detsember 2013, millega muudetakse otsust 2012/173/ÜVJP ELi operatsioonide keskuse kasutuselevõtmise kohta Aafrika Sarvel läbi viidavate ühise välis- ja julgeolekupoliitika missioonide ja operatsioonide jaoks ja pikendatakse selle kehtivust 39
- ★ Nõukogu otsus 2013/726/ÜVJP, 9. detsember 2013, millega toetatakse massihävitusrelvade leviku vastase ELi strateegia rakendamisel ÜRO Julgeolekunõukogu resolutsiooni 2118 (2013) ja Keemiarelvade Keelustamise Organisatsiooni (OPCW) täitevnõukogu otsust EC-M-33/Dec 1 41

2013/727/EL:

- ★ Komisjoni rakendusotsus, 6. detsember 2013, millega kehtestatakse jäätmekavade ja jäätmetekke vältimise programmide vastuvõtmisest ja neis tehtud olulisest muudatustest teatamise vorm (teatavaks tehtud numbri C(2013) 8641 all) ⁽¹⁾ 44



⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

I

(Seadusandlikud aktid)

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2013/54/EL,

20. november 2013,

2006. aasta meretöönormide konventsiooni järgimise ja täitmise tagamisega seotud lipuriigi kohustuste kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Meretranspordi valdkonnas on liidu tegevuse eesmärk muu hulgas parandada meremeeste elu- ja töötingimusi laevadel ning turvalisust ja ohutust merel ning ära hoida laevaõnnetuste tagajärjel tekkivat saastet.
- (2) Liit on teadlik sellest, et enamiku laevaõnnetuste otseseks põhjustajaks on inimtegurid, eriti väsimus.
- (3) Liidu meresõiduohutuse poliitika üks peamisi eesmärke on kõrvaldada nõuetele mittevastavad laevad.
- (4) Soovides luua ühtse, sidusa ja ajakohase vahendi, mis hõlmab ka aluspõhimõtteid, mis sisalduvad muudes rahvusvahelistes tööd käsitlevates konventsioonides,

võttis Rahvusvaheline Tööorganisatsioon 23. veebruaril 2006. aastal vastu 2006. aasta meretöönormide konventsiooni („konventsioon“).

- (5) Konventsiooni artikli VIII kohaselt jõustub konventsioon 12 kuud pärast seda, kui registreeritakse ratifitseerimiskirjad, mille esitavad vähemalt 30 Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) liiget, kelle laevade kogumahutavus moodustab 33 % kogu maailma laevade kogumahutavusest. See tingimus täideti 20. augustil 2012 ning seega jõustus konventsioon 20. augustil 2013.
- (6) Nõukogu otsusega 2007/431/EÜ ⁽³⁾ on antud liikmesriikidele luba konventsioon ratifitseerida. Liikmesriike kutsutakse tungivalt üles seda niipea kui võimalik ratifitseerima.
- (7) Konventsioonis sätestatakse ülemaailmsed miinimumnõuded, et tagada kõigi meremeeste õigus rahuldavatele elu- ja töötingimustele sõltumata nende kodakondsusest ja sõltumata laeva lipuriigist, ning luua võrdsed konkurentsitingimused.
- (8) Konventsiooni erinevad osad on sisse viidud nii lipuriigi kui ka sadamariigi kohustusi käsitlevatesse erinevatesse liidu õigusaktidesse. Käesoleva direktiivi eesmärk on kehtestada liidu õiguses teatavad konventsiooni jaotises 5 ette nähtud sätted konventsiooni nende osade järgimise ja täitmise tagamise kohta, mille osas ei ole veel nõutavaid järgimise ja täitmisetagamise sätteid vastu võetud. Nimetatud osad vastavad nõukogu direktiivi 2009/13/EÜ ⁽⁴⁾ lisas sätestatud elementidele.

⁽¹⁾ ELT C 299, 4.10.2012, lk 153.⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 8. oktoobri 2013. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 15. novembri 2013. aasta otsus.⁽³⁾ Nõukogu 7. juuni 2007. aasta otsus 2007/431/EÜ, millega volitatakse liikmesriike ratifitseerima Euroopa Ühenduse huvides Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2006. aasta konsolideeritud meretöönormide konventsiooni (ELT L 161, 22.6.2007, lk 63).⁽⁴⁾ Nõukogu 16. veebruari 2009. aasta direktiiv 2009/13/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditööstuse Ametiühingute Liidu (ETF) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta ja muudetakse direktiivi 1999/63/EÜ (ELT L 124, 20.5.2009, lk 30).

- (9) Direktiiviga 2009/13/EÜ rakendatakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu (ETF) sõlmitud kokkulepet 2006. aasta meretöönormide konventsiooni kohta („kokkulepe”), mis on lisatud käesolevale direktiivile. Käesolev direktiiv ei mõjuta direktiivi 2009/13/EÜ ja peaks seega tagama, et järgitakse liidu õiguse soodsamaid sätteid vastavalt sellele direktiivile.
- (10) Kuigi Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/21/EÜ ⁽¹⁾ reguleeritakse lipuriigi kohustusi, viies ELi õigusesse sisse IMO liikmesriikide vabatahtliku auditeerimiskava ja kehtestades riiklike merendusasutuste kvaliteeditõendamise, oleks meretöönorme käsitlev eraldi direktiiv asjakohasem ning see kajastaks selgemini eri eesmäärke ja menetlusi; mõjutamata sealjuures direktiivi 2009/21/EÜ.
- (11) Direktiivi 2009/21/EÜ kohaldatakse IMO konventsioonide suhtes. Igal juhul võiksid liikmesriigid oma veeteede ameti jaoks välja töötada käesoleva direktiivi reguleerimisalasse kuuluva lipuriigi kohustustega seotud tegevuse operatiivosa käsitleva kvaliteedijuhtimise süsteemi ning seda rakendada ja hallata.
- (12) Liikmesriigid peaksid tagama, et nende lipu all sõitvatel laevadel täidetakse tõhusalt lipuriigi kohustusi konventsiooni asjaomaste osade rakendamisel. Järelevalvemehhanismide, sealhulgas kontrollide tõhusa süsteemi kehtestamisel võiks liikmesriik, kui see on asjakohane, anda riiklikele asutustele või muudele organisatsioonidele loa konventsiooni reegli 5.1.2 tähenduses ning selle reegluga sätestatud tingimuste kohaselt.
- (13) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1406/2002 ⁽²⁾ artikli 2 lõike 3 punktis c sätestatakse, et Euroopa Meresõiduohutuse Ameti volitused hõlmavad ühe põhiülesandena kohustust teha liikmesriikidega koostööd ning anda liikmesriigi taotlusel asjakohast teavet, et toetada liikmesriikide nimel tegutsevate tunnustatud organisatsioonide järelevalvet, ilma et see piiraks lipuriigi õigusi ja kohustusi.
- (14) Kuna käesoleva direktiivi eesmäärke ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga on neid meetme ulatuse ja toime tõttu parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (15) Käesoleva direktiivi kohaldamine ei tohiks mitte mingil juhul vähendada liidu õigusega meremeestele seni tagatud kaitset,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesoleva direktiiviga kehtestatakse eeskirjad selle tagamiseks, et liikmesriigid täidaksid lipuriigina tõhusalt oma kohustusi konventsiooni asjaomaste osade rakendamisel. Käesolev direktiiv ei piira direktiivide 2009/13/EÜ ja 2009/21/EÜ ning nendes sätestatud meremeeste elu- ja töötingimusi käsitlevate rangemate nõuete kohaldamist.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse peale direktiivi 2009/13/EÜ lisas sätestatud asjaomaste mõistete järgmist mõistet:

„konventsiooni asjaomased osad” – konventsiooni osad, mille sisu käsitatakse direktiivi 2009/13/EÜ lisa sätetele vastavana.

Artikkel 3

Nõuetele vastavuse järelevalve

1. Liikmesriigid tagavad, et kehtestatakse tõhusad ja asjakohased täitmise tagamise ja järelevalvemehhanismid, sealhulgas konventsioonis ette nähtud ajavahemike järel toimuvad kontrollid, millega tagatakse, et meremeeste elu- ja töötingimused nende lipu all sõitvatel laevadel vastavad jätkuvalt konventsiooni asjaomaste osade nõuetele.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 132).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1).

2. Laevade suhtes, mille kogumahutavus on väiksem kui 200 ning mida ei kasutata rahvusvahelisteks merereisideks, võivad liikmesriigid asjaomaste reederite ja meremeeste organisatsioonidega konsulteerides teha otsuse kohandada konventsiooni artikli II punkti 6 kohaselt järelevalvemehhanisme, sealhulgas kontrolle, et võtta arvesse selliste laevadega seotud konkreetseid tingimusi.

3. Oma käesoleva artikli kohaste kohustuste täitmisel võivad liikmesriigid vajaduse korral anda kontrollimise loa riiklikele asutustele või muudele nende hinnangul piisavalt suutlikele, pädevatele ja sõltumatutele organisatsioonidele (sh teise liikmesriigi nõusolekul selle teise riigi organisatsioonidele). Liikmesriik jääb igal juhul täielikult vastutavaks tema lipu all sõitvatel laevadel töötavate meremeeste elu- ja töötingimuste kontrollimise eest. Käesoleva sätte kohaldamine ei piira Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/15/EÜ⁽¹⁾ kohaldamist.

4. Liikmesriigid kehtestavad seoses oma kontrollisüsteemide haldamisega selged eesmärgid ja normid ning asjakohased üldmenetlused, et hinnata, mil määral neid eesmärke ja norme täidetakse.

5. Iga liikmesriik tagab, et asjaomase liikmesriigi lipu all sõitvatel laevadel on meremeestel juurdepääs kokkuleppe koopia. Juurdepääs võib olla elektrooniline.

Artikkel 4

Nõuetele vastavuse järelevalve eest vastutavad töötajad

1. Liikmesriigid tagavad, et konventsiooni asjaomaste osade nõuetekohase rakendamise kontrollimise eest vastutavatel töötajatel, sealhulgas asutuste või muude konventsioonis määratletud tunnustatud organisatsioonide personalil, kellele on antud kontrollimise luba artikli 3 lõike 3 kohaselt, on haridus, asjatundlikkus, pädevus, täielik seaduslik õigus, staatus ja sõltumatus, mis on vajalik või soovitatav selleks, et nad saaksid teostada kõnealust kontrolli ja tagada konventsiooni asjaomaste osade täitmine. Konventsiooni kohaselt antakse inspektoritele õigus astuda vajaduse korral samme, et keelata laeval enne vajalike meetmete võtmist sadamast lahkuda.

2. Kontrolli teostamiseks antud mis tahes luba annab institutsioonile või tunnustatud organisatsioonile vähemalt õiguse nõuda, et organisatsiooni poolt meremeeste elu- ja töötingimustes tuvastatud puudujäägid kõrvaldatakse, ning õiguse viia sadamariigi taotlusel läbi sellekohaseid kontrolle.

3. Iga liikmesriik kehtestab:

a) süsteemi, mille abil tagada tunnustatud organisatsiooni tehtava töö asjakohasus, ja mis hõlmab teavet kõikide

kohaldatavate riiklike õigusaktide ja -normide ning asjaomaste rahvusvaheliste õigusaktide kohta, ning

b) menetlused selliste organisatsioonidega suhtlemiseks ja nende üle järelevalve teostamiseks.

4. Iga liikmesriik esitab Rahvusvahelisele Tööstuskoostööle kehtiva nimekirja kõikidest tunnustatud organisatsioonidest, kellele on antud luba tegutseda asjaomase liikmesriigi nimel, ning hoolitseb selle nimekirja ajakohastamise eest. Kõnealuses nimekirjas on nimetatud toimingud, mida tunnustatud organisatsioon on volitatud teostama.

Artikkel 5

Kaebuste esitamise kord pardal, kaebuste käsitlemine ja parandusmeetmed

1. Liikmesriik tagab, et tema õigus- ja haldusnormides on ette nähtud asjakohane kaebuste esitamise kord pardal.

2. Kui liikmesriigile esitatakse kaebus, mida ta ei loe selgelt alusetuks, või kui ta saab tõendeid selle kohta, et tema lipu all sõitev laev ei vasta konventsiooni asjaomaste osade nõuetele, või kui selle rakendusmeetmetes esineb tõsiseid puudusi, peab kõnealune liikmesriik võtma vajalikud meetmed juhtumi uurimiseks ja selle tagamiseks, et võimalikud puudused kõrvaldatakse.

3. Kaebuste käsitlemisega tegelevad või kaebusest teada saanud töötajad peavad konfidentsiaalseks sellise isiku andmeid, kes on esitanud kaebuse meremeeste elu- ja töötingimustega seonduva ohu või puuduse kohta või õigus- ja haldusnormide eiramise kohta, ning hoiduvad reederit, tema esindajat või laeva käitajat teavitamast sellest, et kontroll viidi läbi kõnealusest kaebusest tulenevalt.

Artikkel 6

Aruanded

1. Komisjon lisab oma direktiivi 2009/21/EÜ artikli 9 kohaselt koostatud aruannetele käesoleva direktiivi reguleerimisalasse kuuluvad küsimused.

2. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande konventsiooni tööjõu vahendamise seotud kohustusi käsitleva reegli 5.3 rakendamise ja kohaldamise kohta hiljemalt 31. detsembriks 2018. Aruanne võib vajaduse korral sisaldada ettepanekuid elu- ja töötingimuste parandamiseks meresõidusktoris.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/15/EÜ laevade kontrollimise ja ülevaatuse tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 47).

*Artikkel 7***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 31. märtsiks 2015. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid kõnealused meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriikliku õiguse meetmete teksti.

*Artikkel 8***Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

*Artikkel 9***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 20. november 2013

Euroopa Parlamendi nimel
president
M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
V. LEŠKEVIČIUS

Komisjoni avaldus

„Komisjon on seisukohal, et pealkiri ei kajasta nõuetekohaselt direktiivi reguleerimisala.”

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2013/56/EL,

20. november 2013,

millega muudetakse patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/66/EÜ seoses kaadmiumi sisaldavate juhtmeta mootortööriistades kasutamiseks ette nähtud kantavate patareide ja akude ning vähese elavhõbedasisaldusega nõõpelementide turulelaskmisega ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2009/603/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁽¹⁾,

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2006/66/EÜ⁽³⁾ on keelatud lasta turule kantavaid patareisid ja akusid, sealhulgas seadmetesse paigaldatud patareisid ja akusid, mis sisaldavad kaadmiumi rohkem kui 0,002 massiprotsenti. Kuid juhtmeta mootortööriistades kasutatavate kantavate patareide ja akude suhtes on tehtud sellest keelust erand.
- (2) Komisjon on direktiivi 2006/66/EÜ artikli 4 lõikes 4 osutatud erandi läbi vaadanud.
- (3) ELT C 229, 31.7.2012, lk 140.
- (4) Euroopa Parlamendi 10. oktoobri 2013. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 15. novembri 2013. aasta otsus.
- (5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. septembri 2006. aasta direktiiv 2006/66/EÜ, mis käsitleb patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 91/157/EMÜ (ELT L 266, 26.9.2006, lk 1).
- (3) Läbivaatamisel jõudis komisjon järeldusele, et keskkonda sattuva kaadmiumi hulga järkjärguliseks vähendamiseks tuleb kaadmiumi kasutamise keeldu laiendada juhtmeta mootortööriistade jaoks ette nähtud kantavatele patareidele ja akudele, kuna turul on saadaval nimetatud seadmete jaoks sobivad kaadmiumita asendajad, nimelt saab neis kasutada nikkel-metallhüdriid- ja liitium-ioon-patarei tehnoloogiat.
- (4) Juhtmeta mootortööriistades kasutatavate kantavate patareide ja akude suhtes praegu kehtivat erandit tuleks kohaldada kuni 31. detsembrini 2016, et ringlussevõtjad ja tarbijad kogu väärtusahela ulatuses saaksid paremini kohaneda asjakohaste asendustehnoloogiatega ühetaoliselt kõigis liidu piirkondades.
- (5) Direktiiviga 2006/66/EÜ keelatakse kõigi selliste patareide ja akude turulelaskmine, mis sisaldavad rohkem kui 0,0005 massiprotsenti elavhõbedat, sõltumata sellest, kas need on seadmetesse paigaldatud või mitte. Nimetatud keeldu ei kohaldata aga selliste nõõpelementide suhtes, mis ei sisalda üle 2 massiprotsendi elavhõbedat. Liidu nõõpelementide turul minnakse juba üle elavhõbedata nõõpelementidele. Seetõttu on asjakohane keelata selliste nõõpelementide turustamine, mis sisaldavad rohkem kui 0,0005 massiprotsenti elavhõbedat.
- (6) Lissaboni lepingu jõustumisest tulenevalt on vaja kohandada komisjonile direktiiviga 2006/66/EÜ antud volitusi Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklitega 290 ja 291.
- (7) Direktiivi 2006/66/EÜ täiendamiseks või muutmiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte väljaspool liitu toimuva töötlemise ja ringlussevõtu samaväärsete tingimuste hindamise kriteeriumide, kantavate ja mootorsõidukite patareide ja akude mahutavuse määramise ning märgistamisnõuetest vabastamise kohta. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

- (8) Tootjate registreerimise nõuded ja vorm peaksid asjakohasel juhul olema ühtsed Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/19/EL⁽¹⁾ artikli 16 lõike 3 ja X lisa A osa kohaselt kehtestatud registreerimisnõuete ja vormiga.
- (9) Selleks et tagada ühetaolised direktiivi 2006/66/EÜ rakendamise tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused seoses minimaalse ringlussevõtu üleminekukorraga, ühise metoodikaga, mille põhjal arvutatakse lõppkasutajatele igal aastal müüdavate kantavate patareide ja akude kogus, ringlussevõtu määrade arvutamise üksik-asjalike eeskirjadega ning riikide rakendusaruannete küsimustiku või vormiga. Kõnealuseid volitusi tuleks kasutada vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 182/2011⁽²⁾.
- (10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/98/EÜ⁽³⁾ tunnistati Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/12/EÜ⁽⁴⁾ kehtetuks alates 12. detsembrist 2010.
- (11) Direktiivi 2006/66/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2006/66/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Nööpelementide suhtes, mille elavhõbedasisaldus ei ületa 2 % massist, ei kohaldata lõike 1 punktis a sätestatud keeldu kuni 1. oktoobrini 2015.”;

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2012. aasta direktiiv 2012/19/EL elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmete (elektroonikaromude) kohta (ELT L 197, 24.7.2012, lk 38).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. aprilli 2006. aasta direktiiv 2006/12/EÜ jäätmete kohta (ELT L 114, 27.4.2006, lk 9).

b) lõike 3 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) juhtmeta mootortööriistades, käesolevat juhtmeta mootortööriistade suhtes tehtud erandit kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2016.”;

c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Kuuldeaparaatides kasutatavate nööpelementide suhtes peab komisjon jätkama lõikes 2 osutatud erandi läbivaatamist ning andma Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 1. oktoobriks 2014 aru kuuldeaparaatides kasutatavate lõike 1 punktile a vastavate nööpelementide kättesaadavuse kohta. Kui see on õigustatud kuuldeaparaatides kasutatavate lõike 1 punktile a vastavate nööpelementide ebapiisava kättesaadavusega, lisab komisjon oma aruandele asjakohase ettepaneku, et pikendada kuuldeaparaatides kasutatavate nööpelementide suhtes lõikes 2 osutatud erandit.”

2) Artikli 6 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Patareisid ja akusid, mis ei vasta käesoleva direktiivi nõuetele, kuid mis lasti seaduslikult turule enne artiklis 4 sätestatud vastavate keeldude kohaldamise kuupäeva, võib jätkuvalt turustada seni, kuni varud on ammendatud.”

3) Artikli 10 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Komisjon võib rakendusaktidega kehtestada üleminekukorra, et võtta arvesse liikmesriigis lõike 2 nõuete täitmisel esinevaid raskusi, mis tulenevad riigi konkreetsest olukorrast. Need rakendusaktid võetakse vastu artikli 24 lõikes 2 osutatud kontrollimenetluse kohaselt.

Selleks et tagada käesoleva artikli ühetaoline kohaldamine, kehtestab komisjon rakendusaktidega hiljemalt 26. septembriks 2007 ühise metoodika, mille põhjal arvutatakse lõppkasutajatele igal aastal müüdavate kantavate patareide ja akude kogus. Need rakendusaktid võetakse vastu artikli 24 lõikes 2 osutatud kontrollimenetluse kohaselt.”

4) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

Patarei- ja akujäätmete kõrvaldamine

Liikmesriigid tagavad, et valmistajad konstrueerivad seadmed selliselt, et patarei- ja akujäätmeid saab hõlpsasti kõrvaldada. Kui lõppkasutaja ei saa neid hõlpsasti kõrvaldada, tagavad liikmesriigid, et valmistajad kavandavad seadmed selliselt, et tootjast sõltumatu kvalifitseeritud töötajad saavad patarei- ja akujäätmeid hõlpsasti kõrvaldada. Seadmetega, kuhu sellised patareid ja akud paigaldatakse, tuleb kaasa anda juhend, milles selgitatakse, kuidas lõppkasutaja või sõltumatu kvalifitseeritud töötaja saab need patareid ja akud ohutult kõrvaldada. Asjakohasel juhul teavitatakse juhendis lõppkasutajat ka seadmesse paigaldatud patarei või aku liigist.

Esimeses lõigus osutatud sätteid ei kohaldata, kui ohutuse, tõhususe, meditsiiniliste põhjuste või andmete terviklikkuse säilitamise tõttu on vajalik katkematu energiavarustus ja pidev ühendus seadme ja patarei või aku vahel.”

5) Artikli 12 lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Komisjon võtab rakendusaktidega hiljemalt 26. märtsiks 2010 vastu üksikasjalikud eeskirjad ringlussevõtu määrade arvutamiseks. Need rakendusaktid võetakse vastu artikli 24 lõikes 2 osutatud kontrollimenetluse kohaselt.”

6) Artikli 12 lõige 7 jäetakse välja.

7) Artikli 15 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23a vastu delegeeritud õigusakte, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad, millega täiendatakse käesoleva artikli lõikes 2 osutatud eeskirju, eelkõige kriteeriumid, mille alusel hinnatakse lõikes 2 osutatud samaväärseid tingimusi.”

8) Artikkel 17 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 17

Registreerimine

Liikmesriigid tagavad, et iga tootja registreeritakse. Registreerimise suhtes kehtivad kõikides liikmesriikides samad menetlusnõuded kooskõlas IV lisaga.”

9) Artikli 18 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Liikmesriigid avalikustavad lõikes 1 osutatud erandi meetmete kavandid ja nende esitamise põhjendused ning teavitavad nendest komisjoni ja teisi liikmesriike.”

10) Artiklit 21 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Liikmesriigid tagavad, et hiljemalt 26. septembriks 2009 on kõigi kantavate patareide ja akude mahtuvus neile märgitud nähtavalt, loetavalt ja kustutatamatult. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23a vastu delegeeritud õigusakte, milles sätestatakse seda nõuet täiendavad üksikasjalikud eeskirjad, sealhulgas kehtestatakse hiljemalt 26. märtsiks 2009 ühtsed meetodid mahtuvuse ja sihipärase kasutamise kindlakstegemise kohta.”;

b) lõige 7 asendatakse järgmisega:

„7. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23a vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis esitatud märgistamisnõuetest erandite kehtestamiseks. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise käigus konsulteerib komisjon asjaomaste huvirühmadega, eelkõige tootjate, kogujate, ringlussevõtjate, töötlemistevõtete, keskkonnakaitse- ja tarbijate organisatsioonide ning tööandjate ühendustega.”

11) Artikli 22 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Aruanded koostatakse küsimustiku või vormi alusel. Komisjon kehtestab kõnealuste aruannete jaoks küsimustiku või vormi rakendusaktidega. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 24 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Küsimustik või vorm saadetakse liikmesriikidele kuus kuud enne esimese aruandeperioodi algust.”

12) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 23a

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 15 lõikes 3 ning artikli 21 lõigetes 2 ja 7 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 30. detsembrist 2013. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 15 lõikes 3 ning artikli 21 lõigetes 2 ja 7 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Artikli 15 lõike 3 ning artikli 21 lõigete 2 ja 7 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.”

13) Artikkel 24 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 24

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee, mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/98/EÜ (*) artikli 39 alusel. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 (**) tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisoluliste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).”

14) Lisatakse järgmine lisa:

„IV LISA**Registreerimismenetluse nõuded****1. Registreerimisnõuded**

Patareide ja akude tootjad registreerivad ennast riikide pädevate asutuste või liikmesriikide volitatud riigisestse tootjavastutusorganisatsioonide (edaspidi „registreerimisasutused”) juures paberil või elektrooniliselt.

Kõnealune registreerimismenetlus võib toimuda mõne muu tootjate registreerimismenetluse raames.

Patareide ja akude tootjad peavad ennast registreerima vaid ühe korra selles liikmesriigis, kelle turule nad lasevad esimest korda majandus- või kutsetegevuse käigus patareid ja akusid; registreerimisel antakse tootjale registreeringu number.

2. Tootjate esitatav teave

Patareide ja akude tootjad esitavad registreerimisasutustele järgmise teabe:

i) tootja nimi ja kaubamärgid (kui on olemas), mida tootja liikmesriigis kasutab;

ii) tootja aadress(id): sihtnumber ja asukoht, tänava nimi ja maja number, riik, veebilehe aadress, telefoninumber ning tootja kontaktisik, faksinumber ja e-posti aadress (kui on olemas);

iii) tootja poolt turule lastud patareide ja akude liik: kantavad patareid ja akud, tööstuslikud patareid ja akud või mootorsõidukite patareid ja akud;

iv) teave selle kohta, kuidas tootja täidab oma kohustusi: individuaalselt või kollektiivselt;

v) registreerimistaotluse esitamise kuupäev;

vi) tootja riigisisene tunnuscode, k.a tootja Euroopa või riigisisene maksukohustuslasena registreerimise number (vabatahtlik);

vii) kinnitus esitatud andmete õigsuse kohta.

Punkti 1 teises lõigus osutatud registreerimisel ei ole patareide ja akude tootjad kohustatud esitama muud kui punkti 2 alapunktides i–vii loetletud teavet.

3. Registreerimistasud

Registreerimisasutused võivad kohaldada registreerimistasusid üksnes tingimusel, et need on kulupõhised ja proportsionaalsed.

Registreerimistasusid kohaldavad registreerimisasutused teavitavad riikide pädevaid asutusi kõnealuste tasudega seotud kulude arvutamise meetodist.

4. Registreerimisandmete muutmine

Liikmesriigid tagavad, et kui tootjate poolt vastavalt punkti 2 alapunktidele i–vii esitatud andmed muutuvad, teavitavad tootjad asjaomast registreerimisasutust sellest hiljemalt kuu aega pärast andmete muutumist.

5. Registrist kustutamine

Kui tootjad lakkavad olemast tootjad liikmesriigis, teavitavad nad sellest asjakohast registreerimisasutust ja nad kustutatakse registrist”

Artikkel 2

Komisjoni otsuse 2009/603/EÜ kehtetuks tunnistamine

Komisjoni otsus 2009/603/EÜ ⁽¹⁾ tunnistatakse kehtetuks alates 1. juulist 2015.

Artikkel 3

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi artikli 1 täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 1. juuliks 2015. Liikmesriigid edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

2. Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 4

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 5

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 20. november 2013

Euroopa Parlamendi nimel

president

M. SCHULZ

Nõukogu nimel

eesistuja

V. LEŠKEVIČIUS

⁽¹⁾ Komisjoni 5. augusti 2009. aasta otsus 2009/603/EÜ, millega kehtestatakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2006/66/EÜ patareide ja akude tootjate registreerimisnõuded (ELT L 206, 8.8.2009, lk 13).

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 1277/2013,

9. detsember 2013,

millega antakse luba tõsta teatavates viinamarjakasvatustalade või nende osades 2013. aastal korjatud viinamarjadest toodetud veini rikastamise piirmäärasid

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 22. oktoobri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1234/2007, millega kehtestatakse põllumajandusturgude ühine korraldus ning mis käsitleb teatavate põllumajandustoodete erisätteid (ühise turukorralduse ühtne määrus),⁽¹⁾ eriti selle artikli 121 kolmandat lõiku,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EÜ) nr 1234/2007 XVa lisa punkti A lõikes 3 on sätestatud, et eriti ebasoodsate ilmastikutingimustega aastatel võivad liikmesriigid taotleda veini alkoholisisalduse piirmäärade tõstmist (rikastamine) kuni 0,5 mahuprotsendi võrra.
- (2) Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Prantsusmaa, Horvaatia, Luksemburg, Ungari, Austria ja Slovakkia on taotlenud 2013. aastal korjatud viinamarjadest toodetud veini rikastamise piirmäärade tõstmist, kuna kasvuperioodil valitsenud ilmastikutingimused olid neis piirkondades eriti ebasoodsad. Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Horvaatia, Luksemburg, Ungari, Austria ja Slovakkia esitasid sellise taotluse kõigi oma viinamarjakasvatustalade ning Prantsusmaa esitas taotluse Gironde'i departemangu teatavate kommuunide kohta.
- (3) Tingituna 2013. aasta eriti ebasoodsatest ilmastikutingimustest ei ole määruse (EÜ) nr 1234/2007 XVa lisa punkti A lõikes 2 naturaalse alkoholisisalduse tõstmiseks sätestatud piirmäärade kohaldamisel võimalik teatavates viinamarjakasvatustalades või nende osades toota vajaliku üldalkoholisisaldusega veini, mille järele oleks tavaliselt turundud.

- (4) Võttes arvesse määruse (EÜ) nr 1234/2007 XVa lisas esitatud eesmärgi takistada ja piirata veini rikastamist ja arvestades, et kõnealuse lisa punktis A lõikes 3 on tegevust erakorralise erandiga, tuleks anda luba suurendada veini rikastamise piirmäärasid ainult sellistes viinamarjakasvatustalades või nende osades, kus valitsesid erakordselt ebasoodsad ilmastikutingimused. Seega tuleks Prantsusmaal anda luba üksnes Gironde'i departemangu nendele vähestele kommuunidele, mis selliste ilmastikutingimuste all kannatasid.
- (5) Seepärast on asjakohane lubada Tšehhi Vabariigi, Saksamaa, Prantsusmaa, Horvaatia, Luksemburgi, Ungari, Austria ja Slovakkia viinamarjakasvatustalades või nende osades 2013. aastal korjatud viinamarjadest toodetud veini rikastamise piirmäärasid.
- (6) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas põllumajandusturgude ühise korralduse komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Erandina määruse (EÜ) nr 1234/2007 XVa lisa punkti A lõikest 2 ei tohi käesoleva määruse lisas loetletud viinamarjakasvatustalades või nende osades 2013. aastal korjatud värskete viinamarjade, samuti ka 2013. aastal korjatud viinamarjadest toodetud viinamarjavirde, käärija viinamarjavirde, käärija toorveini ja veini naturaalse alkoholisisalduse tõstmine mahuprotsentides ületada järgmisi piirmäärasid:

- a) 3,5 mahuprotsenti määruse (EÜ) nr 1234/2007 Xlb lisa liites osutatud viinamarjakasvatustalade A;
- b) 2,5 mahuprotsenti määruse (EÜ) nr 1234/2007 Xlb lisa liites osutatud viinamarjakasvatustalade B;
- c) 2,0 mahuprotsenti määruse (EÜ) nr 1234/2007 Xlb lisa liites osutatud viinamarjakasvatustalade C I ja C II.

⁽¹⁾ ELT L 299, 16.11.2007, lk 1.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 9. detsember 2013

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

LISA

Viinamarjakasvatuspäirkonnad või nende päirkondade osad, milles artikli 1 kohaselt on lubatud veini rikastamise päirmäärade tõstmine

Liikmesriik	Viinamarjakasvatuspäirkonnad või nende osad (viinamarjakasvatustvöönd)
Tšehhi Vabariik	Kõik viinamarjakasvatuspäirkonnad (vööndid A ja B)
Saksamaa	Kõik viinamarjakasvatuspäirkonnad (vööndid A ja B)
Prantsusmaa	Gironde'i departemangu järgmised kommuunid: 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, Lugaignac, Mouillac, Mouliets-et-Villemartin, Naujan-et-Postiac, Paillet, Podensac, Portets, Pujols, Rions, Saint-Aubin-de-Branne, Sainte-Colombe, Saint-Étienne-de-Lisse, Sainte-Florence, Saint-Genès-de-Castillon, Saint-Genès-de-Lombaud, Saint-Jean-de-Blaigac, Saint-Léon, Saint-Magne-de-Castillon, Saint-Michel-de-Rieufret, Saint-Morillon, Saint-Pey-d'Armens, Saint-Philippe-d'Aiguille, Saint-Selve, Sainte-Terre, Les Salles-de-Castillon, La Sauve, Tabanac, Tizac-de-Curton, Le Tourne, Vignonet, Villenave-de-Rions ja Virelade (vöönd C I)
Horvaatia	Kõik viinamarjakasvatuspäirkonnad (vööndid B, C I ja C II)
Luksemburg	Kõik viinamarjakasvatuspäirkonnad (vöönd A)
Ungari	Kõik viinamarjakasvatuspäirkonnad (vöönd C I)
Austria	Kõik viinamarjakasvatuspäirkonnad (vöönd B)
Slovakkia	Kõik viinamarjakasvatuspäirkonnad (vööndid B ja C I)

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 1278/2013,**9. detsember 2013,****millega kehtestatakse kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 22. oktoobri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1234/2007, millega kehtestatakse põllumajandusturgude ühine korraldus ning mis käsitleb teatavate põllumajandustoodete erisätteid (ühise turukorralduse ühtne määrus) ⁽¹⁾,

võttes arvesse komisjoni 7. juuni 2011. aasta rakendusmäärust (EL) nr 543/2011, millega kehtestatakse nõukogu määruse (EÜ) nr 1234/2007 üksikasjalikud rakenduseeskirjad seoses puu- ja köögiviljasektori ning töödeldud puu- ja köögivilja sektoriga, ⁽²⁾ eriti selle artikli 136 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruses (EL) nr 543/2011 on sätestatud vastavalt mitmepoolsete kaubanduslääbirääkimiste Uruguay vooru tulemustele kriteeriumid, mille alusel kehtestab komisjon

kolmandatest riikidest importimisel kõnealuse määruse XVI lisa A osas sätestatud toodete ja ajavahemike kohta kindlad impordiväärtused.

- (2) Iga turustuspäeva kindel impordiväärtus on arvutatud rakendusmääruses (EL) nr 543/2011 artikli 136 lõike 1 kohaselt, võttes arvesse päevaandmete erinevust. Seetõttu peaks käesolev määrus jõustuma selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise kuupäeval,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Käesoleva määruse lisas määratakse kindlaks rakendusmääruse (EL) nr 543/2011 artikliga 136 ette nähtud kindlad impordiväärtused.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 9. detsember 2013

Komisjoni nimel
presidendi eest

põllumajanduse ja maaelu arengu peadirektor
Jerzy PLEWA

⁽¹⁾ ELT L 299, 16.11.2007, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 157, 15.6.2011, lk 1.

LISA

Kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril

(eurot 100 kg kohta)

CN-kood	Kolmanda riigi kood ⁽¹⁾	Kindel impordiväärtus
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⁾ Riikide nomenklatuur on sätestatud komisjoni määruses (EÜ) nr 1833/2006 (ELT L 354, 14.12.2006, lk 19). Kood „ZZ” tähistab „muud päritolu”.

DIREKTIIVID

KOMISJONI DIREKTIIV 2013/60/EL,

27. november 2013,

millega muudetakse tehnika arenguga kohandamise eesmärgil Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 97/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite teatavate osade ja omaduste kohta, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/67/EÜ kahe- või kolmerattalistele mootorsõidukitele valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

tüübikinnitust käsitlevates õigusaktides, alandamata seejuures kaitsetaset. Tüübikinnitusmenetlusega seotud halduskoormuse vähendamiseks tuleks sõidukitootjatel lubada taotleda käesoleva direktiivi artiklis 1 osutatud UNECE eeskirjade kohast tüübikinnitust.

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1997. aasta direktiivi 97/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite teatavate osade ja omaduste kohta, ⁽¹⁾ eelkõige selle artiklit 7,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, ⁽²⁾ eelkõige selle artiklit 17,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta direktiivi 2009/67/EÜ kahe- või kolmerattalistele mootorsõidukitele valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldamise kohta, ⁽³⁾ eelkõige selle artiklit 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Liit on osaline Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (edaspidi „UNECE“) kokkuleppes, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist (edaspidi „1958. aasta muudetud kokkulepe“) ⁽⁴⁾. Tüübikinnitust käsitlevate liidu õigusaktide lihtsustamiseks kooskõlas soovitustega, mis esitati lõpparuandes „CARS 21: 21. sajandi konkurentsivõimeline mootorsõidukite reguleerimissüsteem“, on asjakohane muuta ELi direktiive, võttes liidu õigusesse üle ja kohaldades täiendavaid UNECE eeskirju kehtivates L-kategooria sõidukite

(2) Üleminekuperioodil kuupäevani, mil UNECE eeskiri nr 41 mootorrataste mürataseme kohta ⁽⁵⁾ muutub kohustuslikuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrusega (EL) nr 168/2013 (kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta), ⁽⁶⁾ on kohane, et uute sõidukitüüpide puhul peetakse samaväärseks mootorrataste suhtes direktiivi 97/24/EÜ 9. peatükis ja UNECE eeskirja nr 41 neljandas muudatuste seerias kehtestatud müranõudeid, sh nimetatud ÜRO eeskirja 6. lisas kehtestatud asjakohaseid müra piirväärtusi.

(3) Kuna L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukid (kahe- ja kolmerattalised mopeedid ja kerged neljarattalised mootorsõidukid) toodavad ebaproportsionaalselt suures koguses süsivesinike ja süsinikoksiidi heiteid, tuleks läbi vaadata keskkonnakatsed I tüüpi (summutitoru heitgaaside kogus külmkäivituse järel) ja lisada heitgaaside mõõtmise kohe pärast külmkäivitust, et võimalikult hästi vaadelda tegelikku kasutust ja kohe pärast külmkäivitust mootori soojenemise ajal eralduvate heitgaaside suurt kogust. Heitgaaside laborikatsete käiku tehtavad muudatused peavad kajastuma rakendussätetes, eelkõige hõlmab see nende kirjade muudatusi, mis käsitlevad vastavustunnistust ja katsetulemuste lehte direktiivis 2002/24/EÜ.

(4) Kõikidele tootjatele võrdsete tingimuste tagamiseks ja võrdväärse keskkonnaalase suutlikkuse saavutamiseks L1e-, L2e- ja L6e-kategooriate sõidukite karterigaaside heite korral on asjakohane nõuda, et tootja peab uue tüübikinnituse taotlemisel selgelt teatama, et heite puudumine tuleneb nimetatud sõidukikategooriate karterigaaside ventilatsioonisüsteemist, mis tähendab, et karter

⁽¹⁾ EÜT L 226, 18.8.1997, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 124, 9.5.2002, lk 1.

⁽³⁾ ELT L 222, 25.8.2009, lk 1.

⁽⁴⁾ EÜT L 346, 17.12.1997, lk 81.

⁽⁵⁾ ELT L 317, 14.11.2012, lk 1.

⁽⁶⁾ ELT L 60, 2.3.2013, lk 52.

on korralikult suletud ja et karterigaaside heide ei pääse otse ümbritsevasse keskkonda sõiduki kasutusaja jooksul.

võõsid käsitleva eeskirja nr 16⁽¹⁸⁾ ja mootorrataste müra-taset käsitleva eeskirja nr 41⁽¹⁹⁾ võrdväärsust.

- (5) Et tagada vastavus L-kategooria sõidukitele esitatavate UNECE valgustust ja valgustusseadmeid käsitlevatele nõuetele ning parandada nende nähtavust, tuleb seda tüüpi uued sõidukid varustada automaatselt sisselülituva valgustusega vastavalt UNECE eeskirjadele nr 74 (kategooria L1e sõidukid)⁽¹⁾ ja nr 53 (kategooria L3e mootorrattad)⁽²⁾ või päevasõidutuledega, mis oleksid vastavuses UNECE eeskirja nr 87⁽³⁾ asjakohaste nõuetega. Kõigi muude L-kategooria sõidukite puhul paigaldatakse automaatselt sisselülituv valgustussüsteem või tootja valikul automaatselt sisselülituvad päevasõidutuled.
- (6) Käesolevas direktiivis tuleb sõnaselgelt määratleda direktiivi 2002/24/EÜ reguleerimisalasse kuuluvate L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukite euro-tase. Eelnevate sätetega kooskõlas olevate heitgaasidega seotud tüübikinnitusega sõidukite vastavustunnistustes võib soovi korral viidata euro-tasemele.
- (7) Käesolevas direktiivis sätestatud meetmed on kooskõlas tehnika arenguga kohandamise komitee arvamusega.
- (8) Et võimaldada liikmesriikidel direktiivis kehtestatud ajaks vastu võtta õigus- ja haldusnormid, mis on vajalikud käesoleva direktiivi järgimiseks, jõustub direktiiv järgmisel päeval pärast selle avaldamist,

- (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) 5. peatüki I, II ja IV lisa muudetakse käesoleva direktiivi I lisa kohaselt.

Artikkel 2

Direktiivi 2002/24/EÜ IV ja VII lisa muudetakse käesoleva direktiivi II lisa kohaselt.

Artikkel 3

Direktiivi 2009/67/EÜ I–VI lisa muudetakse käesoleva direktiivi III lisa kohaselt.

Artikkel 4

1. Alates 1. juulist 2014 keelduvad liikmesriigid õhusaaste vähendamise ja kasutusohutuse suurendamise meetmete võtmise põhjustel EÜ tüübikinnituse andmisest uut tüüpi kahe- või kolmerattalistele mootorsõidukitele, mis ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiividele 2002/24/EÜ ja 97/24/EÜ.

2. Alates 1. juulist 2014 väljastatakse sõidukitele vastavustunnistusi, mis vastavad käesoleva direktiivi II lisa punktiga 1 muudetud direktiivi 97/24/EÜ sätetele.

Artikkel 5

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 30. juuniks 2014. Nad edastavad neid õigusnorme käsitleva asjakohase teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid sellised meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 97/24/EÜ muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 4 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Vastavalt direktiivi 2002/24/EÜ artikli 11 sätetele tunnustatakse käesoleva direktiivi lisade 1. peatükis (rehvid), 2. peatükis (valgustus- ja valgussignaalseadmed), 4. peatükis (tahavaatepeeglid), 9. peatüki III lisas (nõuded mootorrataste lubatud müratasemele ja väljalaskesüsteemile) ja 11. peatükis (turvavööd) ning Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni rehve käsitlevate eeskirjade nr 30,⁽¹⁾ 54,⁽²⁾ 64⁽³⁾ ja 75,⁽⁴⁾ valgustus- ja valgussignaalseadmeid käsitlevate eeskirjade nr 3,⁽⁵⁾ 19,⁽⁶⁾ 20,⁽⁷⁾ 37,⁽⁸⁾ 38,⁽⁹⁾ 50,⁽¹⁰⁾ 53,⁽¹¹⁾ 56,⁽¹²⁾ 57,⁽¹³⁾ 72,⁽¹⁴⁾ 74⁽¹⁵⁾ ja 82,⁽¹⁶⁾ tahavaatepeegleid käsitleva eeskirja nr 81,⁽¹⁷⁾ turva-

⁽¹⁾ ELT L 166, 18.6.2013, lk 88.

⁽²⁾ ELT L 166, 18.6.2013, lk 55.

⁽³⁾ ELT L 164, 30.6.2010, lk 46.

Artikkel 6

Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 7

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 27. november 2013

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

I LISA

Direktiivi 97/24/EÜ 5. peatüki I, II ja IV lisa muudetakse järgmiselt.

1) 5. peatüki I lisa muudetakse järgmiselt:

a) punktid 2.2–2.2.1.2.2 asendatakse järgmisega:

„2.2. **Katsete kirjeldus**

2.2.1. Normile Euro 3 vastavate L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukite puhul tehakse I ja II tüübi katseid vastavalt allpool kirjeldatule.

2.2.1.1. I katsetüüp (gaasiliste saasteainete keskmised heitkogused suure liiklustihedusega linnapiirkondades külmkäivitusel).

2.2.1.1.1. Katsesõiduk asetatakse piduri ja hoorattaga varustatud rungadünamomeetrile. Katse tehakse järgmiselt:

2.2.1.1.1.1. külmkäivitusega katse 1. etapi kogukestus on 448 sekundit ja see koosneb neljast põhitsüklist, mis viiakse läbi katkestusteta;

2.2.1.1.1.2. külmkäivitusega katse 1. etapile järgneb kohe kuumkäivitusega katse 2. etapp, mille kogukestus on 448 sekundit ja mis koosneb neljast põhitsüklist. Kuumkäivitusega katse 2. etapp viiakse läbi katkestusteta;

2.2.1.1.1.3. iga külmkäivitusega katse 1. etapi ja kuumkäivitusega katse 2. etapi põhitsükkel koosneb seitsmest toimingust (tühikäik, kiirendamine, püsikiirus, aeglustamine, püsiseisund, aeglustamine, tühikäik). Nii külma- kui ka kuumkäivitusega katse ajal lahjendatakse heitgaase värske õhuga, et segu voolumaht oleks püsiv.

2.2.1.1.1.4. I katsetüüp:

2.2.1.1.1.4.1. külmkäivitusega katse 1. etapi käigus kogutakse proovivõtukotti nr 1 pidevalt heitgaaside ja lahjendusõhu segu proove. Kuumkäivitusega tsükli 2. faasi käigus kogutakse proovivõtukotti nr 2 pidevalt heitgaaside ja lahjendusõhu segu proove. Süsinikoksiidi, süsivesinike, lämmastikoksiidide ja süsinikoksiidi kontsentratsioon proovivõtukotis nr 1 ja proovivõtukotis nr 2 määratakse eraldi;

2.2.1.1.1.4.2. kummaski proovivõtukotis oleva segu üldmass mõõdetakse ja proovivõtukottide kogumahu leidmiseks tulemused liidetakse;

2.2.1.1.1.4.3. iga katseetapi lõpus märgitakse üles tegelikult läbitud teepikkuse kogunäit, mida näitab kumulatiivne tahhomeeter, mida käitab rull.

2.2.1.1.2. Katse tehakse vastavalt 1. liites esitatud katsekirjeldusele. Gaaside kogumisel ja analüüsimisel kasutatakse selleks ette nähtud meetodeid.

2.2.1.1.3. Punkti 2.2.1.1.4 sätete alusel tehakse katset kolm korda. Iga katse käigus kogutud süsinikoksiidi, süsivesinike ja lämmastikoksiidide üldmass peab olema väiksem kui normi Euro 3 piirväärtused, mis on esitatud allpool toodud tabelis.

2.2.1.1.3.1.

Tabel 1

Euro 3 lubatud heitkogused L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukite puhul

Osa tüübinõutav ja toodangu vastavus	
CO (g/km)	HC + NO _x (g/km)
L ₁	L ₂
1 (¹)	1,2

(¹) CO massi piirväärtus peab kolmerattaliste mopeedide (L2e) ja kergeate neljarattaliste mootorsõidukite (L6e) puhul olema 3,5 g/km.

2.2.1.1.3.2. Iga eespool nimetatud saasteaine kolmest mõõtmistulemusest üks võib siiski asjaomasele mopeedile kehtestatud piirväärtust maksimaalselt 10 % võrra ületada, kui kolme katsetulemuse aritmeetiline keskmine on ettenähtud piirväärtusest väiksem. Kui rohkem kui üks saasteaine ületab kehtestatud piirväärtuse, ei ole tähtis, kas see juhtub sama katse või erinevate katsete käigus.

- 2.2.1.1.4. Punktis 2.2.1.1.3 loetletud katsete arvu vähendatakse allpool esitatud tingimustel, kus V_1 on iga selles punktis viidatud saasteaine puhul esimese katse tulemus ja V_2 teise katse tulemus.
- 2.2.1.1.4.1. Kui kõigi asjaomaste saasteainete puhul on $V_1 \leq 0,70$ L, on vajalik vaid üks katse.
- 2.2.1.1.4.2. Ainult kaks katset tehakse juhul, kui kõigi asjaomaste saasteainete puhul on $V_1 \leq 0,85$ L ja kui vähemalt ühe saasteaine puhul on $V_1 > 0,70$ L. Samuti peab iga asjaomase saasteaine puhul V_2 olema selline, et $V_1 + V_2 < 1,70$ L ja $V_2 < L$.
- 2.2.1.1.5. Normile Euro 3 vastavaks loetakse L1e-, L2e- või L6e-kategooria sõiduk, mis vastab punktis 2.2.1.1.3.1 kehtestatud Euro 3 normi I katsetüübi piirväärtustele ning käesolevas lisas kehtestatud I katsetüübi nõuetele.
- 2.2.1.2. II katsetüüp (süsinikoksiidi ja põlemata süsivesinike heitkogused tühikäigul).
- 2.2.1.2.1. Mootorist tühikäigul väljastatavat süsinikoksiidi ja põlemata süsivesinike kogust mõõdetakse ühe minuti jooksul.
- 2.2.1.2.2. Katse tehakse 2. liites kirjeldatud korras.”;
- b) 1. liites asendatakse punktid 4.2–4.2.3 järgmistega:
- „4.2. **Heitgaasi kogumise seade**
- Heitgaasi kogumise seade koosneb järgmistest osadest (vt 2. ja 3. alaliidet):
- 4.2.1. seade, millega kogutakse kokku kõik katse ajal tekkinud heitgaasid, ilma et õhurõhk mopeedi väljalaskeotsaku(te)s muutuks;
- 4.2.2. toru, mis ühendab heitgaasi kogumise seadet heitgaasi proovivõtusüsteemiga. See ühendustoru ja gaasikogumisseade peavad olema valmistatud roostevabast terasest või mõnest muust niisugusest materjalist, mis ei avalda mõju kogutud heitgaasi koostisele ja on vastupidav heitgaasi temperatuurile;
- 4.2.3. seade lahjendatud gaaside sisseimemiseks. Nimetatud seade peab tagama kogu heitgaasi sisseimemise kindlustamiseks piisava mahuga konstantse voolu;”;
- c) 1. liites asendatakse punktid 4.2.4–4.2.8 järgmistega:

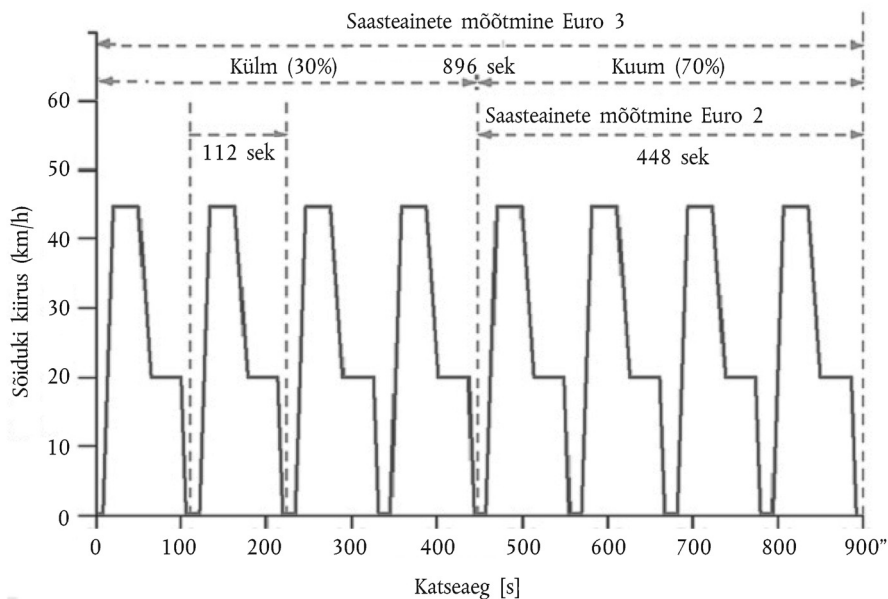
- „4.2.4. heitgaasi kogumise seadmest väljapoole kinnitatud proovivõtutoru (S3), mis võimaldab katse kestel võtta pumpa, filtrit ja kulumõõturit kasutades konstantse koguse lahjendusõhu proovi;
- 4.2.5. proovivõtutoru, mis on asetatud lahjendatud gaaside voolusuuna suhtes ülesvoolu ja millega katse kestel võetakse segust püsival voolukiirusel proov, kasutades vajaduse korral filtrit, kulumõõturit ja pumpa. Kahes eespool kirjeldatud proovivõtusüsteemis peab gaaside minimaalne voolukiirus olema vähemalt 150 l/h;
- 4.2.6. kolmekäigulised ventiilid eespool kirjeldatud proovivõtuahelates, mis suunavad proovivoo katse ajal kas ümbritsevasse keskkonda või vastavatesse proovivõtukottidesse;
- 4.2.7. tihedad proovivõtukotid, millesse kogutakse lahjendatud gaaside segu ja lahjendusõhk. Neid kotte ei tohi mõjutada asjaomased saasteained ning nende maht peab olema piisav ega tohi mõjutada proovi tavapärasest voolu. Vähemalt üks eraldi proovivõtukott (kott nr 1) on vajalik külmkäivitusega katse 1. etapi jaoks ja vähemalt üks eraldi kott kuumkäivitusega katse 2. etapi jaoks (kott nr 2).
- 4.2.7.1. Igal proovivõtukotil peab olema automaatne sulgur, millega saab koti katse lõpus kas proovivõtuahelas või analüüsiahelas kiiresti ja tihedalt sulgeda.

- 4.2.7.1.1. Koti nr 1 sulgur sulgub 448 sekundit pärast I tüübi katse alustamist.
- 4.2.7.1.2. Koti nr 2 sulgur avaneb automaatselt pärast koti nr 1 sulgumist ja sulgub uuesti 896 sekundit pärast I tüübi katse alustamist.
- 4.2.8. Kehtestatud peab olema meetod katse ajal proovivõtuseadet läbivate lahjendatud gaaside kogumahu mõõtmiseks. Heitgaaside lahjendamise süsteem peab vastama ÜRO Euroopa Majanduskomitee eeskirja nr 83 I lisa 6. peatüki 2. liite nõuetele.

4.2.9.

Joonis 1

Proovivõtmine L1e-, L2e- või L6e-kategooria sõidukite saasteainete heitkogustest normi Euro 3 võrdlemiseks normiga Euro 2



d) 1. liitesse lisatakse järgmine punkt 4.3.3:

„4.3.3. Analüüsiseadmetega peab olema võimalik eraldi mõõta proovivõtukottidesse nr 1 ja nr 2 kogutud heitgaaside ja lahjendusõhu segu proove.”;

e) 1. liites asendatakse punktid 5.4–5.4.3 järgmistega:

„5.4. **Katsesõiduki ettevalmistamine**

5.4.1. Katsesõiduki rehvirõhk peab vastama tootja poolt tavapäraste sõidutingimuste jaoks ette nähtud rõhule. Kui rullide läbimõõt on siiski väiksem kui 500 mm, võib rehvirõhku suurendada 30–50 % võrra.

5.4.2. Kütusepaak/-paagid tuleb tühjendada selleks ette nähtud äravooluava(de) kaudu ja täita IV lisas nimetatud katsekütusega.

5.4.3. Katsesõiduk viiakse katsealasse ja tehakse järgmised toimingud:”;

f) 1. liitesse lisatakse järgmised punktid 5.4.3.1–5.4.3.5:

„5.4.3.1. katsesõidukiga sõidetakse või see lükatakse rungadünamomeetrile ja seda käitatakse punktis 2.1 kirjeldatud katsetsükli alusel. Katsesõiduk ei pea olema külm ja seda võib kasutada dünamomeetri võimsuse seadistamiseks;

5.4.3.2. veoratta koormus peab olema ± 3 kg sõidukil tavapärastes sõidutingimustes olevast koormusest, kui juht kaalub $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$ ja istub sirgelt;

5.4.3.3. punktis 2.1 kirjeldatud katsetsükli proovisõite võib teha katsefaasides, kui heitkogusest proovi ei võeta, et teha kindlaks minimaalne seguklapi tegevus, mis on vajalik sobiva kiiruse-aja suhte säilitamiseks;

- 5.4.3.4. enne kütuseaurude eraldumiseks ette nähtud alale liigutamist peab katsesõiduk läbima neli järjestikust punktis 2.1 sätestatud töötsükli, millest iga tsükkel kestab 112 sekundit. Selle ettevalmistava katsettsükli ajal järgitakse dünamomeetri seadistamisel punktides 5.1 ja 5.2 sätestatud tingimusi. Kõnealune ettevalmistav katsettsükkel ei pea hõlmama summutitoru heitgaaside mõõtmist;
- 5.4.3.5. viie minuti jooksul pärast ettevalmistamise lõpetamist eemaldatakse katsesõiduk dünamomeetrilt ja sellega sõidetakse või see lükatakse parkimise eesmärgil kütuseaurude eraldumiseks ette nähtud alale. Kütuseaurude eraldumiseks ette nähtud alal kontrollitakse ümbritseva õhu temperatuuri, mis peab olema $298\text{ K} \pm 5\text{ K}$. Sõidukit hoitakse seal vähemalt kuus tundi ja mitte kauem kui 36 tundi enne külmkäivitusega I tüüpi katse alustamist või kuni mootoriõli temperatuur T_{Oil} , jahutusvedeliku temperatuur T_{Coolant} või süüteküünla pesa/tihendi temperatuur T_{SP} (ainult õhkjahutusega mootorite puhul) on samaväärne kütuseaurude eraldumiseks ette nähtud alal valitseva õhutemperatuuriga. Katsearuandes loetletakse valitud kriteeriumid.”;
- g) 1. liites asendatakse punktid 7.1–7.1.3 järgmistega:
- „7.1. **Proovivõtmine**
- 7.1.1. Proovivõtmine algab kohe katse alguses, nagu on näidatud punktis 6.2.2.
- 7.1.2. Proovivõtukotid nr 1 ja 2 suletakse hermeetiliselt, järgides punktis 4.2.7.1 kirjeldatud korda. Kotte ei tohi külmkäivitusega katse 1. etapi ega kuumkäivitusega katse 2. etapi ajal ühendada.
- 7.1.3. Viimase tsükli lõppedes suletakse lahjendatud heitgaaside ja lahjendusõhu kogumise seade ning mootori toodetud gaasid suunatakse atmosfääri.”;
- h) 1. liites asendatakse punkt 7.2.4 järgmisega:
- „7.2.4. Süsivesinike, CO ja NO_x ning CO₂ kontsentratsioon lahjendatud heitgaaside proovides ja lahjendusõhu kogumise kottides määratletakse mõõteseadmel nähtava või selle abil salvestatud väärtuste põhjal, kohaldades asjaomaseid kalibreerimiskõveraids.”;
- i) 1. liites asendatakse punktid 8–8.4.1 järgmistega:
- „8. GAASILISTE SAASTEAINETE KOGUSE KINDLAKSMÄÄRAMINE
- 8.1. CO₂ ning gaasiliste saasteainete CO, süsivesinike ja NO_x mass määratakse proovivõtukottide nr 1 ja nr 2 puhul eraldi vastavalt punktidele 8.2–8.6.
- 8.2. Katse ajal eraldunud süsinikoksiidi mass arvutatakse järgmise valemi abil:
- $$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6},$$
- kus
- 8.2.1. CO_m on katse ajal eraldunud süsinikoksiidi mass g/km, mis arvutatakse iga etapi kohta eraldi;
- 8.2.2. S_x on tegelikult läbitud teepikkus kilomeetrites, mille leidmiseks korrutatakse tahhomeetril näidatud pöörete koguarv rulli ümbermõõduga,
- kus
- X = 1 külmkäivitusega katse 1. etapi puhul;
- X = 2 kuumkäivitusega katse 2. etapi puhul;
- 8.2.3. d_{CO} on süsinikoksiidi tihedus temperatuuril 273,2 K (0 °C) ja rõhul 101,3 kPa (= 1,250 · 10³ g/m³);
- 8.2.4. CO_c on süsinikoksiidi mahtkontsentratsioon lahjendatud gaasides, väljendatuna osades miljoni kohta ja korrigeerituna nii, et on arvesse võetud lahjendusõhu saastumist:
- $$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right),$$

kus

- 8.2.4.1. CO_e on süsinikoksiidi kontsentratsioon, mõõdetuna osades miljoni kohta lahjendatud gaaside proovis, mis on kogutud kotti S_a .
- 8.2.4.2. CO_d on süsinikoksiidi kontsentratsioon, mõõdetuna osades miljoni kohta lahjendusõhu proovis, mis on kogutud kotti S_b .
- 8.2.4.3. DF on punktis 8.6 määratletud tegur.
- 8.2.5. V on lahjendatud gaaside kogumaht võrdlustemperatuuril 273,2 K (0 °C) ja võrdlusrõhul 101,3 kPa kuupmeetrites etapi kohta:

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

kus

- 8.2.5.1. V_0 on pumbaga P_1 ühe pöörde jooksul edastatud gaasi maht kuupmeetrites pöörde kohta. See maht oleneb rõhu erinevusest pumba enda sisse- ja väljalaskeäärikute vahel;
- 8.2.5.2. N on pumbaga P_1 iga etapi nelja katsetsükli jooksul tehtud pöörete arv;
- 8.2.5.3. P_a on atmosfäärirõhk, kPa;
- 8.2.5.4. P_i on pumba P_1 sisselaskeäärikul tegevuse jooksul esineva rõhulangu keskmine väärtus, kPa;
- 8.2.5.5. T_p (°C) on pumba P_1 sisselaskeäärikul mõõdetud lahjendatud gaaside temperatuur.
- 8.3. Mopeedi väljalaskesüsteemi kaudu katse ajal eraldunud põletamata süsivesinike mass arvutatakse järgmise valemi abil:

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

kus

- 8.3.1. HC_m on katse ajal eraldunud süsivesinike mass (g), mis arvutatakse iga etapi kohta eraldi;
- 8.3.2. S_x on punktis 8.2.2 määratletud teepikkus;
- 8.3.3. d_{HC} on süsivesinike tihedus temperatuuril 273,2 K (0 °C) ja rõhul 101,3 kPa (bensiooni puhul (E5) ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$)) (= 631 g/m³);
- 8.3.4. HC_c on lahjendatud gaaside kontsentratsioon, väljendatuna süsinikekvivalendi osades miljoni kohta ja korrigeerituna nii, et on arvesse võetud lahjendusõhku:

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

kus

- 8.3.4.1. HC_e on hüdrovesinike kontsentratsioon, väljendatuna süsinikekvivalendi osades miljoni kohta lahjendatud gaaside proovis, mis on kogutud kotti S_a ;
- 8.3.4.2. HC_d on hüdrovesinike kontsentratsioon, väljendatuna süsinikekvivalendi osades miljoni kohta lahjendusõhu proovis, mis on kogutud kotti S_b ;
- 8.3.4.3. DF on punktis 8.6 määratletud tegur.
- 8.3.5. V on punktis 8.2.5 määratletud maht.

- 8.4. Mopeedi väljalaskesüsteemi kaudu katse ajal eraldunud lämmastikoksiidide mass arvutatakse järgmise valemi abil:

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

kus

- 8.4.1. NO_{xm} on katse ajal eraldunud lämmastikoksiidide mass g, mis arvutatakse iga etapi kohta eraldi;";

j) 1. liitesse lisatakse järgmised punktid 8.4.2–8.6.3:

- „8.4.2. S_X on punktis 8.2.2 määratletud teepikkus;

- 8.4.3. d_{NO_2} on heitgaasides sisalduvate lämmastikoksiidide tihedus NO_2 ekvivalendina temperatuuril 273,2 K (0 °C) ja rõhul 101,3 kPa (= 2,050 103 g/m³);

- 8.4.4. NO_{xc} on lämmastikoksiidide kontsentratsioon lahjendatud gaasides, väljendatuna osades miljoni kohta ja korrigeerituna nii, et on arvesse võetud lahjendusõhku:

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

kus

- 8.4.4.1. NO_{xe} on lämmastikoksiidide kontsentratsioon, väljendatuna osades miljoni kohta lahjendatud gaaside proovis, mis on kogutud kotti S_a ;

- 8.4.4.2. NO_{xd} on lämmastikoksiidide kontsentratsioon, väljendatuna osades miljoni kohta lahjendusõhu proovis, mis on kogutud kotti S_b ;

- 8.4.4.3. DF on punktis 8.6 määratletud tegur.

- 8.4.5. K_h on niiskust arvestav parandustegur

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

kus

- 8.4.5.1. H on õhu absoluutne niiskus grammides kuiva õhu kilogrammi kohta (g/kg)

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

kus

- 8.4.5.1.1. U on niiskussisaldus protsentides;

- 8.4.5.1.2. P_d on küllastunud veeauru rõhk katsetemperatuuril, kPa;

- 8.4.5.1.3. P_a on atmosfäärirõhk, kPa.

- 8.4.6. V on punktis 8.2.5 määratletud maht.

- 8.5. Süsinikdioksiid (CO_2)

Sõiduki väljalaskesüsteemi kaudu katse ajal eraldunud süsinikdioksiidi mass arvutatakse järgmise valemi abil:

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

kus

- 8.5.1. CO_2m on katse ajal eraldunud süsinikdioksiidi mass g, mis arvutatakse iga etapi kohta eraldi;
- 8.5.2. S_X on punktis 8.2.2 määratletud teepikkus;
- 8.5.3. V on punktis 8.2.5 määratletud maht;
- 8.5.4. d_{CO_2} on süsinikdioksiidi tihedus temperatuuril 273,2 K (0 °C) ja rõhul 101,3 kPa $d_{\text{CO}_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$;
- 8.5.5. CO_{2c} on lahjendatud gaaside kontsentratsioon, väljendatuna süsinikdioksiidi ekvivalendi protsentides ja korrigeerituna nii, et on arvesse võetud lahjendusõhku, mida arvutatakse järgmise valemi abil:

$$\text{CO}_{2c} = \text{CO}_{2e} - \text{CO}_{2d} \left(1 - \frac{1}{DF} \right),$$

kus

- 8.5.5.1. CO_{2e} on süsinikdioksiidi kontsentratsioon protsentides lahjendatud gaaside proovis, mis on kogutud kotti(desse) S_A ;
- 8.5.5.2. CO_{2d} on süsinikdioksiidi kontsentratsioon protsentides lahjendusõhu proovis, mis on kogutud kotti(desse) S_B ;
- 8.5.5.3. DF on punktis 8.6 määratletud tegur.
- 8.6. DF on tegur, mis arvutatakse järgmise valemi abil:

$$DF = \frac{13,4}{C_{\text{CO}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{CO}}) \cdot 10^{-4}} \text{ bensiini puhul (E5)},$$

kus

- 8.6.1. C_{CO_2} = CO_2 kontsentratsioon proovikottidesse kogutud lahjendatud heitgaasides, väljendatuna mahuprotsentides;
- 8.6.2. C_{HC} = süsivesinike kontsentratsioon proovikottidesse kogutud lahjendatud heitgaasides, väljendatuna süsinikekvivalendi osades miljoni kohta;
- 8.6.3. C_{CO} = CO kontsentratsioon proovikottidesse kogutud lahjendatud heitgaasides, väljendatuna osades miljoni kohta.”;

k) 1. liites asendatakse punkt 9 järgmisega:

„9. Katsetulemuste esitamine

Külmkäivitusega tsükli (keskmise) tulemus on R_{X1} (g), kuumkäivitusega tsükli (keskmise) tulemus on R_{X2} (g). Nimetatud heitgaaside tulemuste põhjal arvutatakse järgmise valemi abil I katsetüübi lõplikud tulemused R_X (g/km):

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

kus

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

$R_{\text{HC_Cold}} = \text{HC}_{\text{mass_cold_phase_1}}$ (g) ja $R_{\text{HC_Warm}} = \text{HC}_{\text{mass_warm_phase_2}}$ (g), vt valemit punktis 8.3

$R_{\text{CO_Cold}} = \text{CO}_{\text{mass_cold_phase_1}}$ (g) ja $R_{\text{CO_Warm}} = \text{CO}_{\text{mass_warm_phase_2}}$ (g), vt valemit punktis 8.2

$R_{\text{NOx_Cold}} = \text{NO}_x \text{ mass_cold_phase_1}$ (g) ja $R_{\text{NOx_Warm}} = \text{NO}_x \text{ mass_warm_phase_2}$ (g), vt valemit punktis 8.4

$R_{\text{CO}_2\text{Cold}} = \text{CO}_{2\text{mass_cold_phase_1}}$ (g) ja $R_{\text{CO}_2\text{Warm}} = \text{CO}_2 \text{ mass_warm_phase_2}$ (g), vt valemit punktis 8.5

S_T : katse koguteepikkus = $S_1 + S_2$, L1e-, L2e- või L6e-kategooria katsesõiduki poolt kogu katsetäiklil jooksul tegelikult läbitud vahemaa külmaikäivituse 1. etapis ja kuumikäivituse 2. etapis.”;

- l) 1. liitesse lisatakse järgmine punkt 10:

„10. Kütusekulu

Kütusekulu arvutatakse punktis 9 nimetatud katsetulemuste põhjal järgmiselt:

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

kus

FC = kütusekulu liitrites 100 km kohta;

D = katsekütuse tihedus kg/l temperatuuril 288,2 K (15 °C).”;

- m) lisatakse järgmine 3. liide:

„Liide 3

Karterigaaside heide ning CO₂-heite ja kütusekulu katsetulemuste tõlgendamine

1. Tüübikinnitusega L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukite puhul ei tohi esineda karterigaaside heidet. Kogu kasutusaja jooksul ei tohi L-kategooria sõidukid suunata karterigaaside heidet otse ümbritsevasse keskkonda.
2. CO₂-heite ja kütusekulu I tüüpi katse tulemuste tõlgendamine L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukite puhul
 - 2.1. Tüübikinnituse puhul võetakse CO₂ ja kütusekulu väärtuste aluseks tootja kehtestatud väärtused eeldusel, et need ei ületa tehnilise teenistuse mõõdetud väärtust enam kui nelja protsendi võrra. Mõõdetud väärtus võib olla madalam ja sellele ei kehtestata piiranguid.
 - 2.2. Kui mõõdetud CO₂ väärtus ja kütusekulu ületavad tootja määratud CO₂ väärtust ja kütusekulu enam kui nelja protsendi võrra, tehakse sama sõidukiga veel üks katse.
 - 2.3. Kui kahe katsetulemuse keskmine ei ületa tootja määratud väärtust enam kui nelja protsendi võrra, võetakse tüübikinnituse aluseks tootja määratud väärtus.
 - 2.4. Kui kahe katsetulemuse keskmine ületab tootja määratud väärtust endiselt enam kui nelja protsendi võrra, tehakse sama sõidukiga lõplik katse. Tüübikinnituse aluseks kolme katsetulemuse keskmine.”
- 2) 5. peatüki II lisa punkti 2.2.1.1.7 muudetakse järgmiselt:

„2.2.1.1.7. Salvestatud andmed kantakse direktiivi 2002/24/EÜ VII lisas nimetatud dokumendi asjaomastesse punktidesse. Asjaomane euro-tase lisatakse direktiivi 2002/24/EÜ IV lisa punkti 46.2 kooskõlas nimetatud punkti joonealuses märkuses loetletud eeskirjadega.”
- 3) 5. peatüki IV lisa asendatakse järgmisega:

„IV LISA

Eetalonkütuste tehniline kirjeldus

Eetalonkütuseid bensiini (E5) ja diislikütust (B5) on kirjeldatud komisjoni määruse (EÜ) nr 692/2008 (*) IX lisa jaotises A.

(*) ELT L 199, 28.7.2008, lk 1.”

II LISA

1) Direktiivi 2002/24/EÜ IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkti 46 muudetakse järgmiselt:

„46. Heitgaasid ⁽¹¹⁾

46.1. Euro-tase:(1, 2 või 3) ⁽¹²⁾

46.2. I tüübi katse: CO: g/km HC: g/km NO_x g/km HC + NO_x: g/km ⁽¹³⁾

46.3. II tüübi katse: CO ⁽¹³⁾: g/min HC ⁽¹³⁾: g/min

CO ⁽¹⁴⁾: % vol

Diiselmootori põhjustatud nähtav õhusaaste:

neeldumisteguri korrigeeritud väärtus: m⁻¹;

b) lisatakse joonealused märkused 12, 13 ja 14:

„⁽¹²⁾ Sõltuvalt tüübikinnituse puhul kohaldatava asjaomase direktiivi ja värskeima muutmiseakti numbrist määratakse vastavus Euro 1, 2 või 3 tasemele järgmiselt:

Euro-tase enne järgmist kuupäeva antud tüübikinnituste puhul, kui tüübikinnitusasutus seda soovib: 11. detsember 2013;

direktiivi 97/24/EÜ 5. peatüki I lisa tabelis 2.2.1.1.3 tähendab vastavus piirväärtuste esimesele reale vastavust tasemele Euro 1 ning vastavus piirväärtuste teisele reale vastavust tasemele Euro 2;

täielik vastavus direktiivi 97/24/EÜ 5. peatüki I lisale, mis hõlmab komisjoni direktiivi 2013/60/EL (ELT L 329, 10.12.2013, lk 15) I lisas esitatud uue katsemeetodi kohast vastavust tasemele Euro 2, tähendab vastavust tasemele Euro 3;

direktiivi 97/24/EÜ 5. peatüki II lisa tabelis 2.2.1.1.5:

— tähendavad tabeli 2.2.1.1.5 A-osa piirväärtuste read, mis käsitlevad I klassi (< 150 cm³) ja II klassi (≥ 150 cm³), vastavust tasemele Euro 2;

— tähendavad tabeli 2.2.1.1.5 B-osa piirväärtuste read, mis käsitlevad I klassi (< 150 cm³) ja II klassi (≥ 150 cm³), vastavust tasemele Euro 3;

— tähendavad tabeli 2.2.1.1.5 C-osa piirväärtuste read, mis käsitlevad I klassi (v_{max} < 130 km/h) ja II klassi (v_{max} ≥ 130 km/h), vastavust tasemele Euro 3.

⁽¹³⁾ Ainult L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukid, mis vastavad direktiivi 97/24/EÜ sätetele, mida on muudetud direktiiviga 2013/60/EL.

⁽¹⁴⁾ L-kategooria sõidukid, mis kuuluvad direktiivi 2002/24/EÜ artikli 1 reguleerimisalasse, v.a L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukid.”

2) Direktiivi 2002/24/EÜ VII lisa muudetakse järgmiselt:

a) punktid 2–2.2 asendatakse järgmisega:

„2. Heitkoguse katsete tulemused

Tüübikinnituse puhul kohaldatava asjaomase direktiivi ja selle muutmise aktide numbrid. Kui tegemist on kahe või enama rakendusetapiga direktiiviga, määratletakse ka rakendusetapp ja euro-tase:

Variant/version:

Euro-tase ⁽¹⁾:

2.1. I tüübi katse

CO: g/km

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

2.2. II tüüp

CO (g/min) ⁽²⁾HC (g/min) ⁽²⁾CO (% vol) ⁽³⁾ tavapärasel tühikäigulMääratlege tühikäik ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:CO (% vol) ⁽³⁾ suure pöörlemiskiirusega tühikäigulMääratlege tühikäik ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:Mootoriõli temperatuur ⁽³⁾ ⁽⁵⁾:”;

b) joonealuseid märkuseid muudetakse järgmiselt:

„⁽¹⁾ Vt joonealust märkust nr 12 IV lisas.⁽²⁾ Ainult L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukid.⁽³⁾ L-kategooria sõidukid, mis kuuluvad direktiivi 2002/24/EÜ artikli 1 reguleerimisalasse, v.a L1e-, L2e- ja L6e-kategooria sõidukid.⁽⁴⁾ Määratlege mõõtmishälve.⁽⁵⁾ Kohaldatakse ainult neljataktiliste mootorite suhtes.”

III LISA

Direktiivi 2009/67/EÜ I–VI lisa muudetakse järgmiselt.

1) Lisade nimekirja muudetakse järgmiselt:

- a) viited II lisa 1. ja 2. liitele jäetakse välja;
- b) viited IV lisa 1. ja 2. liitele jäetakse välja.

2) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) A ossa lisatakse järgmised punktid 16–18:

„16. „päevatulelatern”

ettepoole suunatud latern, mille eesmärk on muuta sõiduk päevasel ajal sõitmisel paremini nähtavaks;

17. „seiskamis- ja käivitussüsteem”

mootori automaatne seiskamine ja käivitamine tühikäigul töötamise aja vähendamiseks, vähendades seega kütusekulu ning saasteainete ja CO₂ heiteid;

18. „sõiduki peajuhtlüliti”

seade, mille kaudu lülitatakse sõiduki elektroonikasüsteem väljalülitatud režiimilt (sõiduk on pargitud ja juht ei viibi sõidukis) tavapärasele töörežiimile.”;

b) B osas asendatakse punkt 10 järgmisega:

„10. Elektriühendused peavad olema sellised, et eesmisi ja tagumisi ääretulelaternaid või lähitulelaternaid (juhul kui eesmist ääretulelaternat pole) ning mis tahes numbritule valgustust on võimalik sisse ja välja lülitada ainult korraga.

Sõidukitele tuleb paigaldada

— päevatulelaternad või

— lähitulelaternad, mis lülituvad automaatselt sisse, kui aktiveeritakse sõiduki peajuhtlüliti.”;

c) B osas asendatakse punkt 11 järgmisega:

„11. Erinõuete puudumise korral peavad elektriühendused olema sellised, et kaugtule- ja lähitulelaternat ning udutulelaternaid ei saa sisse lülitada enne, kui punkti 10 esimeses lõigus nimetatud laternad on sisse lülitatud. See nõue ei kehti siiski kaug- või lähitulelaternate kohta, kui nende hoiatavad valgussignaalid kujutavad endast kaugtulelaternate üksteisele lühikese intervalliga järgnevaid signaale või lähitulelaternate üksteisele lühikese intervalliga järgnevaid signaale või vaheldumisi kaug- ja lähitulelaternate üksteisele lühikese intervalliga järgnevaid signaale.”;

d) B ossa lisatakse järgmised punktid 15–17:

„15. L1e- ja L3e-kategooria sõidukitele võib paigaldada täiendavad tagumised ja külgmised valgustpeegeldavad seadmed ja materjalid, kui need ei vähenda kohustuslike valgustus- ja valgussignaalseadmete tõhusust. Eelkõige võib valgustpeegeldava materjali paigaldada pagasiruumile ja sadulakotile, kui kõnealune materjal on seal asuva valgustusseadmega sama värvi.

16. Sõidukile ei tohi paigaldada täiendavat valgusallikat, mis kiirgab valgust, mida on tavapärastes sõidutingimustes otseselt ja/või kaudselt näha, v.a valgusallikad, mille eesmärk on juhtimisseadmete, märgutulede ja näidikute või reisijatesalongi valgustamine.

17. Kui laternate või päevatulelaternate automaatne sisselülitumine on seotud mootori töötamisega, lähtutakse sellest, et on olemas seos peajuhtlüliti aktiveerimisega. See on nii eriti elektrilise või muu alternatiivse käitamissüsteemiga sõidukite ning mootori automaatse seiskamis- ja käivitussüsteemiga sõidukite puhul.”

3) II lisa muudetakse järgmiselt:

a) punktid 1–1.2 asendatakse järgmisega:

„1. L1e-kategooria sõidukid peavad vastama Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 74 loetletud asjaomastele nõuetele. Sõidukid, mille maksimaalne valmistajakiirus on ≤ 25 km/h, peavad vastama kõigile asjaomastele nõuetele, mis on kehtestatud sõidukitele, mille maksimaalne valmistajakiirus on > 25 km/h.

- 1.1. Kui L1e-kategooria sõidukitele ei ole esitatud täpseid nõudeid, tuleb selle kategooria sõidukitele paigaldada tagumise numbritule valgustus.
- 1.2. Kui Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 74 ei ole kehtestatud erinõudeid, võib L1e-kategooria sõidukitele paigaldada päevatulelaternad, mis aktiveeritakse automaatselt sisse lülituvate esilaternate asemel ja mis vastavad III lisa punktides 6.15–6.15.7 loetletud nõuetele.”
- b) 1. ja 2. liide jäetakse välja.
- c) 3. liide nimetatakse ümber 1. liiteks ja viiteid kõnealusele liitele muudetakse lisade nimekirjas vastavalt.
- d) Direktiivi 2009/67/EÜ II lisa 4. liide nimetatakse ümber 2. liiteks ja viiteid kõnealusele liitele muudetakse lisade nimekirjas vastavalt.
- e) 2. liitesse lisatakse järgmine punkt 5.7:
- „5.7. tagumise numbritule latern”.
- f) 2. liites asendatakse punkt 6.3 järgmisega:
- „6.3. päevatulelatern: jah/ei (*)”.
- 4) III lisa muudetakse järgmiselt:
- a) lisatakse järgmine punkt 1.8:
- „1.8. tagumise numbritule latern”;
- b) punkt 2.3 asendatakse järgmisega:
- „2.3. päevatulelatern”;
- c) punkt 6.1.10 asendatakse järgmisega:
- „6.1.10. sisselülitatuse märgulamp: kohustuslik, kui on paigaldatud kaugtulelatern (mittevilkuv sinine märgutuli).”;
- d) lisatakse järgmine punkt 6.1.11:
- „6.1.11. Muud nõuded:
- nende sõidukite kaugtulelaternatele, mille nurgad on kaldu, võib paigaldada horisontaalkalde reguleerimise süsteemi, nagu on määratletud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 53 punktis 2.25, kui kõik selle eeskirjaga kõnealusele süsteemile esitatud asjaomased nõuded on täidetud;
 - kõigi korraga aktiveeritavate kaugtulede maksimaalse intensiivsuse koguväärtus ei tohi olla rohkem kui 430 000 cd, mis vastab kontrollväärtusele 100.”;
- e) punkt 6.2.3.1 asendatakse järgmisega:
- „6.2.3.1. Laius:
- teise esilaterna kohale, alla või ühele küljele võib paigaldada ühe sõltumatu lähitulelaterna. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab lähitulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
 - teise esilaternaga vastastikku ühendatud lähitulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui aga sõidukile on lisaks lähitulelaternale paigaldatud veel üks esilatern, peab mõlema lambi nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
 - kaks lähitulelaternat, millest mitte kumbki pole või üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
 - kahe lähitulelaterna puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgsuure olla suurem kui 400 mm.”;
- f) punkt 6.2.11 asendatakse järgmisega:
- „6.2.11. Muud nõuded:
- nende sõidukite lähitulelaternatele, mille nurgad on kaldu, võib paigaldada horisontaalkalde reguleerimise süsteemi, nagu on määratletud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 53 punktis 2.25, kui kõik selle eeskirjaga kõnealusele süsteemile esitatud asjaomased nõuded on täidetud;

- lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 0,8 m kõrgusel maapinnast, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on $-1,0\%$ kuni $-1,5\%$. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;
- lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 0,8–1,0 m kõrgusel maapinnast või madalamal, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on $-1,0\%$ kuni $-2,0\%$. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;
- lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 1,0 m kõrgusel maapinnast või kõrgemal, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on $-1,5\%$ kuni $-2,0\%$. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;
- lähitulelaternate puhul, mille valgusallika objektiivne valgusvoog ei ületa 2 000 luumenit ja mille algne kalle on $-1,0\%$ kuni $-1,5\%$, on vertikaalne kalle igasuguse koormuse korral $-0,5\%$ kuni $-2,5\%$. Kui algne kalle on $-1,5\%$ kuni $-2,0\%$, peab vertikaalne kalle olema $-1,0\%$ kuni $-3,0\%$. Nõuetele vastavuse tagamiseks võib kasutada välist reguleerimiseadet, kui kasutatakse ainult sõidukiga kaasas olevaid tööriistu;
- lähitulelaternate puhul, mille valgusallika objektiivne valgusvoog ületab 2 000 luumenit ja mille algne kalle on $-1,0\%$ kuni $-1,5\%$, on vertikaalne kalle igasuguse koormuse korral $-0,5\%$ kuni $-2,5\%$. Kui algne kalle on $-1,5\%$ kuni $-2,0\%$, peab vertikaalne kalle olema $-1,0\%$ kuni $-3,0\%$. Sellele nõudele vastavuse tagamiseks võib kasutada laternate loodimise seadet, kui see on täisautomaatne ja reageerimisajaga vähem kui 30 sekundit.”;

g) lisatakse järgmine punkt 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Katsetingimused:

- punktis 6.2.11 toodud kaldele esitatavaid nõudeid kontrollitakse järgmiselt:
 - töökorras sõiduki mass ja juhti simuleeriv 75 kg mass;
 - täiskoormuses sõiduki mass jaotatakse nii, et saavutada tootja poolt kõnealuste koormustingimuste jaoks kehtestatud maksimaalsed teljekoormused;
 - juhti simuleeriva 75 kg massiga ja täiendavalt koormatud sõiduk, et saavutada tootja kehtestatud maksimaalne lubatud tagatelje koormus; esitelje koormus peab sellisel juhul olema aga võimalikult väike;
- enne mõõtmist kõigutatakse sõidukit kolm korda ning liigutatakse seda edasi ja tagasi vähemalt ühe rattapöörde võrra.”;

h) punkt 6.4.1 asendatakse järgmisega:

„6.4.1. Arv:

- üks või kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ei ületa 1 300 mm;
- kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ületab 1 300 mm;
- paigaldada võib täiendava S3- või S4-kategooria piduritulelaterna (s.o keskele ja kõrgele paigaldatud piduritulelaterna), kui on tagatud vastavus kõigile Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 48 nõuetele, mida kohaldatakse selliste piduritulelaternate paigaldamise suhtes M1-kategooria sõidukitele.”;

i) punkt 6.5.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.5.3.1. Laius:

- üks sõltumatu eesmine ääretulelatern võib olla paigaldatud teise esilaterna kohale, alla või kõrvale. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab eesmise ääretulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- teise esilaternaga vastastikku ühendatud eesmine ääretulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui sõiduk on lisaks varustatud esilaternaga, mis asetseb teise eesmise ääretulelaterna kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

- kaks eesmist ääretulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- kahe eesmise ääretulelaterna puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärt ja sõiduki välisäärt vaheline külgahe olla suurem kui 400 mm.”;

j) punkt 6.6.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.6.3.1. Laius:

- sõidukile paigaldatakse üks tagumine ääretulelatern nii, et tagumise ääretulelaterna nullkeske asub sõiduki keskpikitasapinnal;
- sõidukile paigaldatakse kaks tagumist ääretulelaternat nii, et tagumiste ääretulelaternate nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- kahe tagarattaga sõiduki puhul, mille kogulaius on suurem kui 1 300 mm, ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärt ja sõiduki välisäärt vaheline külgahe olla suurem kui 400 mm.”;

k) punkt 6.7.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.7.3.1. Laius:

- kui sõidukil on üks tagumine helkur, paigaldatakse see sõidukile nii, et selle nullkeske asub sõiduki keskpikitasapinnal;
- kaks tagumist helkurit paigaldatakse sõidukile nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- kahe tagumise helkuri puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärt ja sõiduki välisäärt vaheline külgahe olla suurem kui 400 mm.”;

l) lisatakse punktid 6.15–6.15.7:

„6.15. Päevatulelatern

6.15.1. Arv:

- üks või kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ei ületa 1 300 mm;
- kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ületab 1 300 mm.

6.15.2. Paigutusjoonis:

- konkreetsed nõuded puuduvad.

6.15.3. Asend:

6.15.3.1. Laius:

- üks sõltumatu päevatulelatern võib olla paigaldatud teise esilaterna kohale, alla või kõrvale. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab päevatulelaterna nullkeske asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- teise esilaternaga vastastikku ühendatud päevatulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkeske asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui sõiduk on lisaks varustatud esilaternaga, mis asetseb päevatulelaterna kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- kaks päevatulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- sõidukite puhul, mille kogulaius on suurem kui 1 300 mm, peab valgust kiirgavate pindade siseäärt vaheline kaugus olema vähemalt 500 mm.

6.15.3.2. Kõrgus:

- minimaalselt 250 mm ja maksimaalselt 1 500 mm maapinnast.

6.15.3.3. Pikkus:

- sõiduki ees. See nõue on täidetud, kui kiirata valgus ei sega juhti otseselt ega kaudselt sõiduki tahavaatepeeglitest ja/või muudelt valgustpeegeldavalt pindadelt peegeldudes.

6.15.3.4. Kaugus:

— kui eesmise suunatulelaterna ja päevatulelaterna vaheline kaugus on 40 mm või väiksem, peavad sõiduki vastaval küljel asuva päevatulelaterna elektriühendused olema sellised, et päevatulelatern on kas

— välja lülitatud või

— selle valgustugevus on vähendatud tasemeni, mis ei ületa 140 cd,

kogu kõnealuse eesmise suunatulelaterna aktiveerimisperiودي vältel (nii sisse- kui ka väljalülitatult).

6.15.4. Geomeetriline nähtavus:

— $\alpha = 10^\circ$ ülespoole ja 10° allapoole;

— $\beta = 20^\circ$ vasakule ja paremale, kui päevatulelaternaid on üks;

— $\beta = 20^\circ$ väljapoole ja 20° sissepoole, kui päevatulelaternaid on kaks.

6.15.5. Reguleeritus:

— ettepoole, võivad liikuda olenevalt juhtraua pöördenurgast.

6.15.6. Elektriühendused:

— kõik päevatulelaternad lülituvad peajuhtlüliti aktiveerimisel sisse; need võivad siiski jääda väljalülitatuks järgmistes tingimustes:

— automaatkäigukast on seisuasendis;

— seisupidur on aktiveeritud või

— enne sõiduki esmakordset liikuma hakkamist pärast peajuhtlüliti ja sõiduki käitamisüsteemi käsitsi aktiveerimist;

— päevatulelaternaid saab käsitsi deaktiveerida; see on võimalik siiski ainult juhul, kui sõiduki kiirus on väiksem kui 10 km/h. Laternad aktiveeruvad automaatselt uuesti, kui sõiduki kiirus ületab 10 km/h või kui sõiduk on edasi liikunud enam kui 100 m;

— päevatulelaternad deaktiveeritakse automaatselt, kui

— sõiduk seisatakse peajuhtlüliti kaudu;

— aktiveeritakse eesmised udutulelaternad;

— aktiveeritakse esilaternad, v.a juhul, kui neid kasutatakse lühikese intervalliga järgnevate valgus-signaalide andmiseks, ja

— kui ümbritseva keskkonna valgus on väiksem kui 1 000 luksit ja kiirusenäidik sõiduki spidomeetril on veel selgelt loetav (nt kui spidomeetri valgustus on alati sisse lülitatud) ning kui sõidukile ei ole paigaldatud punkti 6.5.9 kohast mittevilkuvat rohelist märgulampi ega sobiva sümboliga märgistatud päevatulelaterna rohelist sisselülitatuse märgulampi. Sellisel juhul aktiveeritakse korraga automaatselt I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed kahe sekundi jooksul pärast seda, kui ümbritseva keskkonna valgus langeb alla 1 000 luksit. Kui ümbritseva keskkonna valgus jõuab 7 000 luksini, aktiveeritakse päevatulelaternad automaatselt uuesti ning I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed deaktiveeritakse korraga 5–300 sekundi jooksul (st et tulede lülitamine peab olema täisautomaatne, kui juhile ei anta nähtavat märguannet pimedas tavavalgustuse aktiveerimiseks või kui tal ei ole vajadust seda teha).

6.15.7. Sisselülitatuse märgulamp:

— ei ole kohustuslik.”;

m) 4. liitesse lisatakse järgmine punkt 5.8:

„5.8. tagumise numbritule latern.”;

n) 4. liites asendatakse punkt 6.4 järgmisega:

„6.4. päevatulelatern: jah/ei (*)”.

5) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

„1. L3e-kategooria sõidukid peavad vastama Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 53 loetletud asjaomastele nõuetele, erandiks on punkt 5.14.9.”;

b) 1. ja 2. liide jäetakse välja.

c) 3. liide nimetatakse ümber 1. liiteks ja viiteid kõnealusele liitele muudetakse lisade nimekirjas vastavalt.

d) Direktiivi 2009/67/EÜ IV lisa 4. liide nimetatakse ümber 2. liiteks ja viiteid kõnealusele liitele muudetakse lisade nimekirjas vastavalt.

e) 2. liitele lisatakse järgmine punkt 6.5:

„6.5. päevatulelatern: jah/ei (*)”.

6) V lisa muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine punkt 2.5:

„2.5. päevatulelatern”;

b) punkt 6.1.11. asendatakse järgmisega:

„6.1.11. Muud nõuded:

— nende sõidukite kaugtulelaternatele, mille nurgad on kaldud, võib paigaldada horisontaalkalde reguleerimise süsteemi, nagu on määratletud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 53 punktis 2.25, kui kõik selle eeskirjaga kõnealusele süsteemile esitatud asjaomased nõuded on täidetud;

— kõigi korraga aktiveeritavate kaugtulede maksimaalse valgustugevuse koguväärtus ei tohi olla rohkem kui 430 000 cd, mis vastab kontrollväärtusele 100.”;

c) lisatakse järgmised punktid 6.13–6.13.7:

„6.13. Päevatulelatern

6.13.1. Arv:

— üks või kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ei ületa 1 300 mm;

— kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ületab 1 300 mm.

6.13.2. Paigutusjoonis:

— konkreetsed nõuded puuduvad.

6.13.3. Asend:

6.13.3.1. Laius:

— üks sõltumatu päevatulelatern võib olla paigaldatud teise esilaterna kohale, alla või kõrvale. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab päevatulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmad asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— teise esilaternaga vastastikku ühendatud päevatulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui sõiduk on lisaks varustatud esilaternaga, mis asetseb päevatulelaterna kõrval, peavad nende nullkeskmad asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— kaks päevatulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmad asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;

— sõidukite puhul, mille kogulaius on suurem kui 1 300 mm, peab valgust kiirgavate pindade siseäärte vaheline kaugus olema vähemalt 500 mm.

6.13.3.2. Kõrgus:

— minimaalselt 250 mm ja maksimaalselt 1 500 mm maapinnast.

6.13.3.3. Pikkus:

— sõiduki ees. See nõue on täidetud, kui kiirataav valgus ei sega juhti otseselt ega kaudselt sõiduki tahavaatepeeglitest ja/või muudelt valgustpeegeldavatel pindadel peegeldudes.

6.13.3.4. Kaugus:

- kui eesmise suunatulelaterna ja päevatulelaterna vaheline kaugus on 40 mm või väiksem, peavad sõiduki vastaval küljel asuva päevatulelaterna elektriühendused olema sellised, et päevatulelatern on kas
 - välja lülitatud või
 - selle valgustugevus on vähendatud tasemeni, mis ei ületa 140 cd,
- kogu kõnealuse eesmise suunatulelaterna aktiveerimisperioodi vältel (nii sisse- kui ka väljalülitatult).

6.13.4. Geomeetriline nähtavus:

- $\alpha = 10^\circ$ ülespoole ja 10° allapoole;
- $\beta = 20^\circ$ vasakule ja paremale, kui päevatulelaternaid on üks;
- $\beta = 20^\circ$ väljapoole ja 20° sissepoole, kui päevatulelaternaid on kaks.

6.13.5. Reguleeritus:

- ettepoole, võivad liikuda olenevalt juhtraua pöördenuurgast.

6.13.6. Elektriühendused:

- kõik päevatulelaternad lülituvad peajuhtlüliti aktiveerimisel sisse; need võivad siiski jääda väljalülitatuks järgmistes tingimustes:
 - automaatkäigukast on seisuasendis;
 - seisupidur on aktiveeritud või
 - enne sõiduki esmakordset liikuma hakkamist pärast peajuhtlüliti ja sõiduki käitamissüsteemi käsitsi aktiveerimist;
- päevatulelaternaid saab käsitsi deaktiveerida, aga see on võimalik ainult juhul, kui sõiduki kiirus on väiksem kui 10 km/h. Laternad aktiveeruvad automaatselt uuesti, kui sõiduki kiirus ületab 10 km/h või kui sõiduk on edasi liikunud enam kui 100 m;
- päevatulelaternad deaktiveeritakse automaatselt, kui
 - sõiduk seisatakse peajuhtlüliti kaudu;
 - aktiveeritakse eesmised udutulelaternad;
 - aktiveeritakse esilaternad, v.a juhul, kui neid kasutatakse lühikese intervalliga järgnevate valgus-signaalide andmiseks, ja
 - kui ümbritseva keskkonna valgus on väiksem kui 1 000 luksi ja kiirusenäidik sõiduki spidomeetril on veel selgelt loetav (nt kui spidomeetri valgustus on alati sisse lülitatud) ning kui sõidukile ei ole paigaldatud punkti 6.5.9 kohast mittevilkuvat rohelist märgulampi või sobiva sümboliga märgistatud päevatulelaterna rohelist sisselülitatuse märgulampi. Sellisel juhul aktiveeritakse korraga automaatselt I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed kahe sekundi jooksul pärast seda, kui ümbritseva keskkonna valgus langeb alla 1 000 luksi. Kui ümbritseva keskkonna valgus jõuab 7 000 luksini, aktiveeritakse päevatulelaternad automaatselt uuesti ning I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed deaktiveeritakse korraga 5–300 sekundi jooksul (st et tulede lülitamine peab olema täisautomaatne, kui juhile ei anta nähtavat märguannet pimedas tavavalgustuse aktiveerimiseks või kui tal ei ole vajadust seda teha).

6.13.7. Sisselülitatuse märgulamp:

- ei ole kohustuslik;

d) 4. liitele lisatakse punkt 6.5:

„6.5. päevatulelatern: jah/ei (*)”.

7) VI lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 2.4. asendatakse järgmisega:

„2.4. päevatulelatern”;

b) punkt 6.1.11 asendatakse järgmisega:

„6.1.11. Muud nõuded:

- nende sõidukite kaugtulelaternatele, mille nurgad on kaldu, võib paigaldada horisontaalkalde reguleerimise süsteemi, nagu on määratletud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 53 punktis 2.25, kui kõik selle eeskirjaga kõnealusele süsteemile esitatud asjaomased nõuded on täidetud;
- kõigi korraga aktiveeritavate kaugtulede maksimaalse valgustugevuse koguväärtus ei tohi olla rohkem kui 430 000 cd, mis vastab kontrollväärtusele 100.”;

c) punkt 6.2.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.2.3.1. Laius:

- teise esilaternaga kohale, alla või ühele küljele võib paigaldada ühe sõltumatu lähitulelaterna. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab lähitulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkesked asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- teise esilaternaga vastastikku ühendatud lähitulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui aga sõidukile on lisaks lähitulelaternale paigaldatud veel üks esilatern, peab mõlema lambi nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- kaks lähitulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkesked asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- kahe lähitulelaterna puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgsuhte olla suurem kui 400 mm.”;

d) punkt 6.2.11 asendatakse järgmisega:

„6.2.11. Muud nõuded:

- nende sõidukite lähitulelaternatele, mille nurgad on kaldu, võib paigaldada horisontaalkalde reguleerimise süsteemi, nagu on määratletud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 53 punktis 2.25, kui kõik selle eeskirjaga kõnealusele süsteemile esitatud asjaomased nõuded on täidetud;
- lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 0,8 m kõrgusel maapinnast või madalamal, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on –1,0 % kuni –1,5 %. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;
- lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 0,8–1,0 m kõrgusel maapinnast, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on –1,0 % kuni –2,0 %. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;
- lähitulelaternaid, mille valgust kiirgava pinna madalaim punkt on 1,0 m kõrgusel maapinnast või kõrgemal, reguleeritakse nii, et nende algne kaldesuund on –1,5 % kuni –2,0 %. Täpse väärtuse võib kindlaks määrata tootja;
- lähitulelaternate puhul, mille valgusallika objektiivne valgusvoog ei ületa 2 000 luumenit ja mille algne kalle on –1,0 % kuni –1,5 %, peab vertikaalne kalle igasuguse koormuse korral olema –0,5 % kuni –2,5 %. Kui algne kalle on –1,5 % kuni –2,0 %, peab vertikaalne kalle olema –1,0 % kuni –3,0 %. Nõuetele vastavuse tagamiseks võib kasutada välist reguleerimisaset, kui kasutatakse ainult sõidukiga kaasas olevaid tööriistu;
- lähitulelaternate puhul, mille valgusallika objektiivne valgusvoog ületab 2 000 luumenit ja mille algne kalle on –1,0 % kuni –1,5 %, peab vertikaalne kalle igasuguse koormuse korral olema –0,5 % kuni –2,5 %. Kui algne kalle on –1,5 % kuni –2,0 %, peab vertikaalne kalle olema –1,0 % kuni –3,0 %. Sellele nõudele vastavuse tagamiseks võib kasutada laternate loodimise seadet, kui see on täisautomaatne ja reageerimisajaga vähem kui 30 sekundit.”;

e) lisatakse järgmine punkt 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Katsetingimused:

- punktis 6.2.11 toodud kaldele esitatavaid nõudeid kontrollitakse järgmiselt:
 - töökorras sõiduki mass ja juhti simuleeriv 75 kg mass;
- täiskoormuses sõiduki mass jaotatakse nii, et saavutada tootja poolt kõnealuste koormustingimuste jaoks kehtestatud maksimaalsed teljekoormused;
- juhti simuleeriva 75 kg massiga ja täiendavalt koormatud sõiduk, et saavutada tootja kehtestatud maksimaalne lubatud tagatelje koormus; esitelje koormus peab sellisel juhul olema aga võimalikult väike;
- enne mõõtmist kõigutatakse sõidukit kolm korda ning liigutatakse seda edasi ja tagasi vähemalt ühe rattapöörde võrra.”;

f) punkt 6.4.1 asendatakse järgmisega:

„6.4.1. Arv:

- üks või kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ei ületa 1 300 mm;
- kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ületab 1 300 mm;
- paigaldada võib täiendava S3- või S4-kategooria piduritulelaterna (s.o keskele ja kõrgele paigaldatud piduritulelaterna), kui on tagatud vastavus kõigile Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 48 nõuetele, mida kohaldatakse selliste piduritulelaternate paigaldamise suhtes M1-kategooria sõidukitele.”;

g) punkt 6.5.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.5.3.1. Laius:

- üks sõltumatu eesmine ääretulelatern võib olla paigaldatud teise esilaterna kohale, alla või kõrvale. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab eesmise ääretulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- teise esilaternaga vastastikku ühendatud eesmine ääretulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui sõiduk on lisaks varustatud esilaternaga, mis asetseb teise eesmise ääretulelaterna kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- kaks eesmist ääretulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- kahe eesmise ääretulelaterna puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgsuhte olla suurem kui 400 mm.”;

h) punkt 6.6.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.6.3.1. Laius:

- sõidukile paigaldatakse üks tagumine ääretulelatern nii, et tagumise ääretulelaterna nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal;
- sõidukile paigaldatakse kaks tagumist ääretulelaternat nii, et tagumiste ääretulelaternate nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- kahe tagarattaga sõiduki puhul, mille kogulaius on suurem kui 1 300 mm, ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgsuhte olla suurem kui 400 mm.”;

i) punkt 6.12.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.12.3.1. Laius:

- kui sõidukil on üks tagumine helkur, paigaldatakse see sõidukile nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal;
- kaks tagumist helkurit paigaldatakse sõidukile nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- kahe tagumise helkuri puhul ei tohi valgust kiirgavate pindade välisäärte ja sõiduki välisäärte vaheline külgsuhte olla suurem kui 400 mm.”;

j) lisatakse järgmised punktid 6.14–6.14.7:

„6.14. Päevatulelatern

6.14.1. Arv:

- üks või kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ei ületa 1 300 mm;
- kaks sõidukite puhul, mille kogulaius ületab 1 300 mm.

6.14.2. Paigutusjoonis:

- konkreetsed nõuded puuduvad.

6.14.3. Asend:

6.14.3.1. Laius:

- üks sõltumatu päevatulelatern võib olla paigaldatud teise esilaterna kohale, alla või kõrvale. Kui laternad paigutatakse üksteise kohale, peab päevatulelaterna nullkese asuma sõiduki keskpikitasapinnal. Kui laternad asuvad üksteise kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- teise esilaternaga vastastikku ühendatud päevatulelatern peab olema paigaldatud nii, et selle nullkese asub sõiduki keskpikitasapinnal. Kui sõiduk on lisaks varustatud esilaternaga, mis asetseb päevatulelaterna kõrval, peavad nende nullkeskmed asuma sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- kaks päevatulelaternat, millest üks või mõlemad on vastastikku ühendatud teise esilaternaga, peavad olema paigaldatud nii, et nende nullkeskmed asuvad sõiduki keskpikitasapinna suhtes sümmeetriliselt;
- sõidukite puhul, mille kogulaius on suurem kui 1 300 mm, peab valgust kiirgavate pindade siseäärte vaheline kaugus olema vähemalt 500 mm.

6.14.3.2. Kõrgus:

- minimaalselt 250 mm ja maksimaalselt 1 500 mm maapinnast.

6.14.3.3. Pikkus:

- sõiduki ees. See nõue on täidetud, kui kiirataav valgus ei sega juhti otseselt ega kaudselt sõiduki tahavaatepeeglitest ja/või muudelt valgustpeegeldavatelt pindadelt peegeldudes.

6.14.3.4. Kaugus:

- kui eesmise suunatulelaterna ja päevatulelaterna vaheline kaugus on 40 mm või väiksem, peavad sõiduki vastaval küljel asuva päevatulelaterna elektriühendused olema sellised, et päevatulelatern on kas
 - välja lülitatud või
 - selle valgustugevus on vähendatud tasemeni, mis ei ületa 140 cd,
- kogu kõnealuse eesmise suunatulelaterna aktiveerimisperioodi vältel (nii sisse- kui ka väljalülitatult).

6.14.4. Geomeetriline nähtavus:

- $\alpha = 10^\circ$ ülespoole ja 10° allapoole;
- $\beta = 20^\circ$ vasakule ja paremale, kui päevatulelaternaid on üks;
- $\beta = 20^\circ$ väljapoole ja 20° sissepoole, kui päevatulelaternaid on kaks.

6.14.5. Reguleeritus:

- ettepoole, võivad liikuda olenevalt juhtraua pöördenurgast.

6.14.6. Elektriühendused:

- kõik päevatulelaternad lülituvad peajuhtlülitil aktiveerimisel sisse; need võivad jääda siiski väljalülitatuks järgmistes tingimustes:
 - automaatkäigukast on seisuasendis;

- seisupidur on aktiveeritud või
- enne sõiduki esmakordset liikuma hakkamist pärast peajuhtlüliti ja sõiduki käitamissüsteemi käsitsi aktiveerimist;
- päevatulelaternaid saab käsitsi deaktiveerida, aga see on võimalik ainult juhul, kui sõiduki kiirus on väiksem kui 10 km/h. Laternad aktiveeruvad automaatselt uuesti, kui sõiduki kiirus ületab 10 km/h või kui sõiduk on edasi liikunud enam kui 100 m;
- päevatulelaternad deaktiveeritakse automaatselt, kui
 - sõiduk seisatakse peajuhtlüliti kaudu;
 - aktiveeritakse eesmised udutulelaternad;
 - aktiveeritakse esilaternad, v.a juhul, kui neid kasutatakse lühikese intervalliga järgnevate valgus-signaalide andmiseks, ja
 - kui ümbritseva keskkonna valgus on väiksem kui 1 000 luksi ja kiirusenäidik sõiduki spidomeetril on veel selgelt loetav (nt kui spidomeetri valgustus on alati sisse lülitatud) ning kui sõidukile ei ole paigaldatud punkti 6.5.9 kohast mittevilkuvat rohelist märgulampi või sobiva sümboliga märgistatud päevatulelaterna rohelist sisselülitatuse märgulampi. Sellisel juhul aktiveeritakse korraga automaatselt I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed kahe sekundi jooksul pärast seda, kui ümbritseva keskkonna valgus langeb alla 1 000 luksi. Kui ümbritseva keskkonna valgus jõuab 7 000 luksini, aktiveeritakse päevatulelaternad automaatselt uuesti ning I lisa jaotise B punktis 11 nõutud lähitulelaternad ja valgustusseadmed deaktiveeritakse korraga 5–300 sekundi jooksul (st et tulede lülitamine peab olema täisautomaatne, kui juhile ei anta nähtavat märguannet pimedas tavavalgustuse aktiveerimiseks või kui tal ei ole vajadust seda teha).

6.14.7. Sisselülitatuse märgulamp:

- ei ole kohustuslik”;

k) 4. liites asendatakse punkt 6.5 järgmisega:

„6.5. päevatulelatern: jah/ei (*)”.

OTSUSED

NÕUKOGU OTSUS 2013/725/ÜVJP,

9. detsember 2013,

millega muudetakse otsust 2012/173/ÜVJP ELi operatsioonide keskuse kasutuselevõtmise kohta Aafrika Sarvel läbi viidavate ühise välis- ja julgeolekupoliitika missioonide ja operatsioonide jaoks ja pikendatakse selle kehtivust

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

võttes arvesse Euroopa Liidu lepingut, eriti selle artikli 42 lõiget 4 ja artikli 43 lõiget 2,

a) lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega

võttes arvesse liidu välisasjade ja julgeolekupoliitika kõrge esindaja ettepanekut

„a) kasutades oma sõjalisi eksperditeadmisi ja planeerimisalaseid eksperditeadmisi, anda tsiviiloperatsioonide ülemale otsest abi missiooni EUCAP Nestor tegevuse planeerimiseks ja läbiviimiseks.”;

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu võttis 16. juulil 2012 vastu otsuse 2012/389/ÜVJP ⁽¹⁾, mis käsitleb Euroopa Liidu missiooni piirkondlike merenduslaste võimete tugevdamiseks Aafrika Sarve piirkonnas (EUCAP Nestor).

b) lõike 2 punkt f asendatakse järgmisega:

(2) Poliitika- ja julgeolekukomitee nõustus 8. oktoobril 2013, et ELi operatsioonide keskuse mandaat ühise julgeoleku- ja kaitsepoliitika (ÜJKP) missioonide ja operatsioonide läbiviimiseks Aafrika Sarvel tuleks 12 kuu võrra pikendada.

„f) hõlbustada koordineerimist ja parandada sünergiat operatsiooni Atalanta, missiooni EUTM Somalia ja missiooni EUCAP Nestor vahel Aafrika Sarve jaoks kavandatud strateegilise raamistiku kontekstis ning tihedas koostöös Euroopa Liidu eriesindajaga Aafrika Sarvel.”

(3) Seetõttu tuleks otsust 2012/173/ÜVJP ⁽²⁾ vastavalt muuta ja selle kehtivusaega vastavalt pikendada,

3) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

„1. (Mereväe)kapten Ad VAN DER LINDE nimetatakse käesolevaga ELi operatsioonide keskuse juhatajaks kaheaastaseks ajavahemikuks.”;

Artikkel 1

Otsust 2012/173/ÜVJP muudetakse käesolevaga järgmiselt.

b) lisatakse järgmine punkt:

1) Artikli 1 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. ELi operatsioonide keskus võetakse kasutusele Aafrika Sarvel läbi viidavate ühise julgeoleku- ja kaitsepoliitika (ÜJKP) missioonide ja operatsioonide (operatsioon Atalanta, EUTM Somalia ja EUCAP Nestor) jaoks.”

„1a. Nõukogu volitab poliitika- ja julgeolekukomiteed tegema kooskõlas ELi lepingu artikliga 38 otsuseid ELi operatsioonide keskuse tulevaste juhatajate nimetamise kohta.”

⁽¹⁾ Nõukogu 16. juuli 2012. aasta otsus nr 2012/389/ÜVJP, mis käsitleb Euroopa Liidu missiooni piirkondlike merenduslaste võimete tugevdamiseks Aafrika Sarve piirkonnas (EUCAP NESTOR) (ELT L 187, 17.7.2012, lk 40).

4) Artikli 9 teine lõik asendatakse järgmisega:

⁽²⁾ Nõukogu 23. märtsi 2012. aasta otsus 2012/173/ÜVJP ELi operatsioonide keskuse kasutuselevõtmise kohta Aafrika Sarvel läbi viidavate ühise välis- ja julgeolekupoliitika missioonide ja operatsioonide jaoks (ELT L 89, 27.3.2012, lk 66).

„Seda kohaldatakse 23. märtsist 2012 kuni 22. märtsini 2015.”

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

Brüssel, 9. detsember 2013

Nõukogu nimel

eesistuja

A. PABEDINSKIENĒ

NÕUKOGU OTSUS 2013/726/ÜVJP,

9. detsember 2013,

millega toetatakse massihävitusrelvade leviku vastase ELi strateegia rakendamisel ÜRO Julgeolekunõukogu resolutsiooni 2118 (2013) ja Keemiarelvade Keelustamise Organisatsiooni (OPCW) täitevnõukogu otsust EC-M-33/Dec 1

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu lepingut, eriti selle artikli 26 lõiget 2 ja artikli 31 lõiget 1,

võttes arvesse liidu välisasjade ja julgeolekupoliitika kõrge esindaja ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) 27. septembril 2013 võttis Keemiarelvade Keelustamise Organisatsiooni (OPCW) täitevnõukogu oma 33. istungjärgul vastu otsuse Süüria keemiarelvade hävitamise kohta.
- (2) 27. septembril 2013 võttis ÜRO Julgeolekunõukogu vastu resolutsiooni 2118 (2013), millega toetas OPCW täitevnõukogu otsust ja väljendas sügavat nõrdimust ÜRO missiooni aruandes kinnitust leidnud keemiarelvade kasutamise üle 21. augustil 2013 Rifis Damascuses, mõistis hukka seeläbi põhjustatud tsiviilelanike tapmise, kinnitas et keemiarelvade kasutamine on rahvusvahelise õiguse raske rikkumine ning rõhutas, et keemiarelvade kasutamise eest vastutavad isikud tuleb võtta vastutusele; samuti rõhutas ÜRO Julgeolekunõukogu, et Süüria Araabia Vabariigis valitsevat kriisi saab lahendada üksnes kaasava ja Süüria juhitud poliitilise protsessi abil, mis tugineb 30. juuni 2012. aasta Genfi kommünikeele, ning toonitas vajadust korraldada Süüria küsimuses võimalikult peatselt rahvusvaheline konverents.
- (3) Süüria Araabia Vabariigi valitsus tunnistas oma avaldusega ulatusliku keemiarelvaprogrammi ja keemiarelvade märkimisväärsete koguste, sealhulgas nende relvade ohtlike toksiliste keemiliste koostisosade olemasolu, mis põhjustavad tõsiseid probleeme seoses massihävitusrelvade leviku, desarmeerimise ja julgeolekuga.
- (4) Pärast Süüria Araabia Vabariigi ühinemist keemiarelvade väljatöötamise, tootmise, varumise ja kasutamise keelustamise ning nende hävitamise konventsiooniga (edaspidi „keemiarelvade keelustamise konventsioon” või „CWC”), mis jõustus 14. oktoobril 2013, vastutab OPCW selle

kontrollimise eest, et Süüria täidab CWCd ja kõigis asjakohastes OPCW täitevnõukogu otsustes sätestatud tingimusi ning ühissmissiooni raames kõigi asjakohaste ÜRO Julgeolekunõukogu resolutsioonide tingimusi.

- (5) OPCW peadirektor meenutas 16. oktoobril 2013 CWC osalisriikidele (märkus S/1132/2013), et oma otsuses Süüria keemiarelvade hävitamise kohta (EC-M-33/DEC.1) otsustas täitevnõukogu muu hulgas „kiireloomulise küsimusena analüüsida rahastatismehhanisme, millega rahastatakse sekretariaadi poolt Süüria Araabia Vabariigi suhtes võetavaid meetmeid, ning kutsuda kõiki selleks võimelisi osalisriike vabatahtlikult toetama meetmeid, mida võetakse kõnealuse otsuse rakendamiseks”. Samas märkuses esitati kõigile osalisriikidele üleskutse „kaaluda vabatahtlike maksete tegemist Süüria sihtfondi mis tahes summas, et aidata käsitleda organisatsiooni ajaloo tõenäoliselt üht kõige tõsisemat probleemi”. Sihtfond saab toetust vastu võtta ka teistest allikatest, sealhulgas valitsusvälistelt organisatsioonidelt, institutsioonidelt või erasektori abiandjalt.
- (6) Euroopa Liidu Nõukogu tervitas oma 21. oktoobri 2013. aasta järeldustes OPCW täitevnõukogu otsust ja ÜRO Julgeolekunõukogu resolutsiooni 2118 (2013) ning kordas liidu valmidust kaaluda toetuse osutamist.
- (7) Euroopa Ülemkogu võttis 12. detsembril 2013 vastu massihävitusrelvade leviku vastase ELi strateegia (edaspidi „strateegia”), mille III peatükis on loetelu meetmetest, mida tuleb võtta Euroopa Liidus ja kolmandates riikides massihävitusrelvade leviku vastu võitlemiseks.
- (8) Strateegia toonitab CWC ja OPCW olulist rolli keemiarelvavaba maailma loomisel.
- (9) Liit viib kõnealust strateegiat aktiivselt ellu ja rakendab selle III peatükis loetletud meetmeid, eelkõige eraldades rahalisi vahendeid konkreetsete projektide toetamiseks, mida juhivad mitmepoolsed institutsioonid, näiteks OPCW. Sellest tulenevalt võttis nõukogu 23. märtsil 2012 vastu otsuse 2012/166/ÜVJP⁽¹⁾ OPCW tegevuse toetamise kohta.

⁽¹⁾ Nõukogu 23. märtsi 2012. aasta otsus 2012/166/ÜVJP Keemiarelvade Keelustamise Organisatsiooni (OPCW) tegevuse toetamise kohta massihävitusrelvade leviku vastase ELi strateegia rakendamise raames (ELT L 87, 24.3.2012, lk 49).

- (10) OPCW peadirektor esitas 21. novembril 2013. aastal liidule taotluse toetada rahaliselt sihtfondi Süüria jaoks.
- (11) Käesoleva otsuse tehniline rakendamine tuleks teha ülesandeks OPCWle. Liidu toetatavaid projekte saab rahastada üksnes OPCW sihtfondi vabatahtlikult makstavate panuste kaudu. Nendel liidu makstavatel panustel on määrav tähtsus selleks, et võimaldada OPCWl täita ülesandeid, mis on sätestatud asjakohastes OPCW täitevnõukogu otsustes 27. septembrist ja 15. novembrist 2013 ning ÜRO Julgeolekunõukogu 27. septembri 2013. aasta resolutsioonis 2118 (2013).
- (12) Järelevalve teostamine liidu rahalise toetuse nõuetekohase kasutamise üle tuleks usaldada komisjonile,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Liit toetab OPCW meetmeid ja osutab rahalist toetust seoses kuludega, mis seonduvad Süüria keemiarelvade hävitamise kontrollimise ja tõendamise ning tegevustega, millega täiendatakse põhitegevust, milleks on toetada ÜRO Julgeolekunõukogu resolutsiooni 2118 (2013) ja OPCW täitevnõukogu 28. septembri 2013. aasta otsust Süüria keemiarelvade hävitamise kohta ning järgnevaid ja seonduvaid resolutsioone ja otsuseid.
2. Käesoleva nõukogu otsusega toetatakse OPCW projekti, millega koostatakse olukorrast ülevaateid andvaid tooteid, mis on seotud OPCW-ÜRO ühismissiooni julgeolekuga, sealhulgas teevõrgustiku olukorraga, edastades selleks OPCWle ELi Satelliidikeskuse satelliitkujutisi ja seonduvaid teabetooteid.

Projekti üksikasjalik kirjeldus on esitatud lisas.

Artikkel 2

1. Käesoleva otsuse rakendamise eest vastutab liidu välisasjade ja julgeolekupoliitika kõrge esindaja (edaspidi „kõrge esindaja“).
2. Artikli 1 lõikes 2 nimetatud meetmete tehnilise rakendamise eest vastutab OPCW. OPCW täidab oma ülesandeid kõrge esindaja vastutusel. Sel eesmärgil lepib kõrge esindaja OPCWga kokku vajalike korralduste osas.

Artikkel 3

1. Artikli 1 lõikes 2 nimetatud projektide rakendamise lähtesumma on 2 311 842 eurot.
2. Kulutusi, mida rahastatakse lõikes 1 sätestatud summast, hallatakse vastavalt liidu eelarve suhtes kohaldatavatele menetlustele ja eeskirjadele.
3. Komisjon teostab järelevalvet lõikes 1 osutatud kulude nõuetekohase haldamise üle. Sel eesmärgil sõlmib komisjon OPCWga rahastamislepingu. Rahastamislepingus sätestatakse, et OPCW tagab liidu rahalise abi nähtavuse, mis vastab selle suurusle.
4. Komisjon püüab sõlmida lõikes 3 nimetatud rahastamislepingu niipea kui võimalik pärast käesoleva otsuse jõustumist. Komisjon teavitab nõukogu kõigist raskustest selles protsessis ning teatab rahastamislepingu sõlmimise kuupäeva.

Artikkel 4

1. Kõrge esindaja esitab nõukogule OPCW poolt korrapäraselt koostatavatele aruannetele tuginedes aruande käesoleva otsuse rakendamise kohta. Need aruanded on aluseks nõukogu teostatavale hindamisele.
2. Komisjon esitab nõukogule teavet artikli 1 lõikes 2 nimetatud projekti rakendamise finantsaspektide kohta.

Artikkel 5

1. Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.
2. Otsuse kehtivus lõpeb 12 kuud pärast artikli 3 lõikes 3 osutatud komisjoni ja OPCW vahelise rahastamislepingu sõlmimise kuupäeva või 10. juuni 2014, kui sellist rahastamislepingut ei ole sõlmitud enne seda kuupäeva.

Brüssel, 9. detsember 2013

Nõukogu nimel
eesistuja

A. PABEDINSKIENĖ

LISA

MASSIHÄVITUSRELVADE LEVIKU VASTASE ELI STRATEEGIA RAKENDAMISEL ANTAV EUROOPA LIIDU TOETUS ÜRO JULGEOLEKUNÕUKOGU RESOLUTSIOONI 2118 (2013) JA KEEMIARELVADE KEELUSTAMISE ORGANISATSIOONI (OPCW) TÄITEVNÕUKOGU OTSUSE EC-M-33/DEC 1 RAKENDAMISEKS

Projekt: OPCW-ÜRO ühismissiooni raames satelliitkujutiste alase toetuse osutamine OPCWle

Eesmärk:

Toetada OPCW-ÜRO ühismissiooni raames OPCWd ning aidata tal täita oma ülesandeid vastavalt asjakohastele ÜRO Julgeolekunõukogu resolutsioonidele ja OPCW täitevnõukogu otsustele ning keemiarelvade keelustamise konventsiooni sätetele.

Tulemused:

Teevõrgustiku olukorra hindamine, eelkõige teetõkete ja liiklusprobleemidega piirkondade tuvastamine; kohapealsest olukorrast ülevaate parandamine seoses Süürias tegutseva OPCW-ÜRO ühismissiooni julgeolekuga ning seoses külastatavate/kontrollitavate asukohtadega.

Tegevused:

OPCWd toetatakse nädalas kuni 5 ELi Satelliidikeskuse satelliitkujutise edastamisega, mida jätkatakse kogu projekti jooksul alates lepingu allkirjastamisest kuni 31. detsembrini 2014.

ÜRO ja OPCW kujundavad oma tegevused koostöös asjakohaste partneritega, sealhulgas rahvusvaheliste organisatsioonide ja agentuuridega, et tagada tulemuslik koostöö ja vältida dubleerimist.

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS,

6. detsember 2013,

millega kehtestatakse jäätmekavade ja jäätmetekke vältimise programmide vastuvõtmisest ja neis tehtud olulisest muudatustest teatamise vorm

*(teatavaks tehtud numbri C(2013) 8641 all)***(EMPs kohaldatav tekst)***(2013/727/EL)*

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiivi 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 33 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Direktiivi 2008/98/EÜ artikli 28 kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et nende pädevad ametiasutused kehtestaksid ühe või mitu jäätmekava, mis hõlmavad kogu asjaomase liikmesriigi geograafilise territooriumi.
- (2) Lisaks peavad liikmesriigid direktiivi 2008/98/EÜ artikli 29 kohaselt käivitama jäätmetekke vältimise programmid hiljemalt 12. detsembriks 2013.
- (3) Et hõlbustada kõnealuste kavade ja programmide vastuvõtmist ja nende olulist muutmist käsitleva asjakohase teabe esitamist komisjonile, tuleks vastu võtta sellisest teabest teatamise vorm.

- (4) Käesoleva otsusega ette nähtud meetmed on kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artikli 39 kohaselt loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Liikmesriigid kasutavad käesoleva otsuse I ja II lisas sätestatud vorme, et esitada komisjonile direktiivi 2008/98/EÜ artiklites 28 ja 29 osutatud jäätmekavade ja jäätmetekke vältimise programmide vastuvõtmist ja nende olulist muutmist käsitlevat teavet.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 6. detsember 2013

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Janez POTOČNIK

⁽¹⁾ ELT L 312, 22.11.2008, lk 3.

I LISA

JÄÄTMEKAVADE VASTUVÕTMISEST JA NEIS TEHTUD OLULISTEST MUUDATUSTEST TEATAMISE VORM

Kava nimi:

.....

Kava vastuvõtmise/muutmise eest vastutav haldusasutus (nimi, aadress, e-posti aadress ja vajaduse korral muud kontaktandmed):

.....

Kõnealuse kava avaliku veebisaidi link:

.....

Käesoleva vormiga esitatavat teavet kooskõlastav haldusasutus (nimi, aadress, e-posti aadress ja vajaduse korral muud kontaktandmed):

.....

Märkige rist asjakohasesse lahtrisse:

☐ uue jäätmekava vastuvõtmine

☐ jäätmekavas tehtud olulised muudatused

(Oluline: palun märkige iga küsimuse puhul kava ja/või viitedokumendi asjakohane leheküljenumber / asjakohased leheküljenumbrid)

1. Üldine teave

1.1. Vastuvõtmise/muutmise kuupäev (kuu/aasta):

1.2. Kas kava hõlmab asjaomase liikmesriigi kogu territooriumi?

☐ Jah

☐ Ei

Kui ei, siis palun märkige, milliseid osi riigi territooriumist kava ei hõlma ning esitage põhjendused.

.....

1.3. Milline on jäätmekava kohaldamisala?

☐ Kõik jäätmevood

☐ Tahked olmejäätmed

☐ Ohtlikud jäätmed

☐ Konkreetset jäätmevood. Täpsustage:

Kui kava ei hõlma kõiki jäätmevooge, siis märkige kõik asjaomased täiendavad kavad.

.....

1.4. Kas kava vastab direktiivi 2008/98/EÜ nõuetele?

☐ Jah

☐ Ei

Kui ei, siis esitage põhjendused.

.....

1.5. Kas kava on koostatud kooskõlas direktiivi 2008/98/EÜ artiklis 4 sätestatud jäätmehierarhiaga?

☐ Jah

☐ Ei

Kui ei, siis palun täpsustage, milliste jäätmevoogude puhul kava jäätmehierarhiast kõrvale kaldub ja miks.

.....

1.6. Kas kava hõlmab mõnda jäätmetekke vältimise programmi?

☐ Jah

☐ Ei

Kui jah, siis palun esitage asjakohased lingid veebisaidile.

1.7. Kuidas osalesid jäätmekavade ja jäätmetekke vältimise programmide väljatöötamisel asjaomased sidusrühmad, pädevad asutused ning üldsus?

2. Teave kogumissüsteemide ja jäätmekäitlusrajatiste kohta

2.1. Kas kavas on hinnatud vajadust uute kogumissüsteemide ja peamiste jäätmekõrvaldus- ja taaskasutamisrajatiste ning asjaomaste investeeringute järele?

☐ Jah

☐ Ei

2.2. Kas kava sisaldab teavet kavandatud jäätmekõrvaldusrajatiste ja peamiste taaskasutamisrajatiste asukoha ning kõnealuse asukoha valimise kriteeriumide kohta?

☐ Jah

☐ Ei

Kui jah, siis palun osutage, kus kõnealuseid kriteeriume kavas on käsitletud.

3. Teave jäätmetega seotud eesmärkide kohta

3.1. Kas kava hõlmab pakendeid ja pakendijäätmeid (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 94/62/EÜ ⁽¹⁾ artikkel 14)?

☐ Jah

☐ Ei

3.2. Kas kavas on sätestatud strateegiad või meetmed prügilasse ladestatavate biolagunevate jäätmete vähendamiseks (nõukogu direktiivi 1999/31/EÜ ⁽²⁾ artikkel 5)?

☐ Jah

☐ Ei

3.3. Kas kava aitab kaasa biolagunevate jäätmete prügilasse ladestamise vältimise eesmärkide saavutamisele?

☐ Jah

☐ Ei

3.4. Kas kavas on hinnatud majanduslike ja muude hoobade, nt prügilamaksude kasutamise kasulikkust ja sobivust jäätmeprobleemide lahendamiseks?

☐ Jah

☐ Ei

Kui jah, siis täpsustage, milliseid majanduslikke hoobasid ja muid asjakohaseid meetmeid kava sisaldab.

⁽¹⁾ EÜT L 365, 31.12.1994.

⁽²⁾ EÜT L 182, 16.7.1999.

II LISA

JÄÄTMETEKKE VÄLTIMISE PROGRAMMIDE VASTUVÕTMISEST JA NEIS TEHTUD OLULISEST MUUDATUSTEST TEATAMISE VORM

Kava nimi:

.....

Kõnealuse kava avaliku veebisaidi elektrooniline link:

.....

Programmi vastuvõtmise/muutmise eest vastutav haldusasutus (nimi, aadress, e-posti aadress ja vajaduse korral muud kontaktandmed):

.....

Vastuseid kooskõlastav haldusasutus (nimi, aadress, e-posti aadress ja vajaduse korral muud kontaktandmed):

.....

Märkige rist asjakohasesse lahtrisse:

☐ uue jäätmetekke vältimise programmi vastuvõtmine

☐ jäätmetekke vältimise programmis tehtud olulised muudatused ⁽¹⁾

Kui teatakse jäätmetekke vältimise programmi olulisest muutmisest, siis milline kava/programm on läbi vaadatud?

Palun kirjeldage lühidalt muudatuse ulatust ja peamisi elemente ning osutage, kus kõnealused elemendid jäätmetekke vältimise programmis asuvad.

.....

(Oluline: palun märkige iga küsimuse puhul programmi ja/või viitedokumendi asjakohane leheküljenumber / asjakohased leheküljenumbrid)

1. Üldine teave

1.1. Vastuvõtmise/muutmise kuupäev (kuu/aasta):

1.2. Kas programm hõlmab asjaomase liikmesriigi kogu territooriumi?

☐ Jah

☐ Ei

Kui ei, siis palun märkige, milliseid osi riigi territooriumist programm ei hõlma ning esitage põhjendused.

.....

1.3. Kas programm on integreeritud jäätmekavasse?

☐ Jah

☐ Ei

Kui jah, siis täpsustage, millis(t)e jäätmekava(de)ga on tegu:

.....

⁽¹⁾ Ainult juhul, kui Euroopa Komisjonile on jäätmetekke vältimise programmist juba teatatud.

1.4. Kas programm kuulub muu(de) keskkonnapoliitika programmi(de) alla?

☐ Jah

☐ Ei

Kui jah, siis täpsustage, millis(t)e programmi(de)ga on tegu:

.....

2. Teave jäätmetekke vältimise kohta

2.1. Kas programmis kirjeldatakse olemasolevaid ennetusmeetmeid?

☐ Jah

☐ Ei

2.2. Kas programmis on sätestatud jäätmetekke vältimise eesmärgid?

☐ Jah

☐ Ei

2.3. Millisel määral on kõnealused eesmärgid ja meetmed suunatud majanduskasvu ning jäätmetekkest tuleneva keskkonnamõju vahelise seose kaotamisele?

.....

2.4. Kas programmis on kindlaks määratud kvantitatiivsed ja/või kvalitatiivsed võrdlusalused jäätmetekke vältimiseks vastuvõetud meetmete jaoks?

☐ Jah

☐ Ei

Kui jah, siis palun märkige ära, kas võrdlusalused on kvalitatiivsed ja/või kvantitatiivsed ning osutage asjakohas(t)ele leheküljenumbri(te)le.

.....

2.5. Kas programmis on kindlaks määratud konkreetsed kvalitatiivsed ja/või kvantitatiivsed eesmärgid ja näitajad?

☐ Jah

☐ Ei

Kui jah, siis palun märkige ära, kas võrdlusalused on kvalitatiivsed ja/või kvantitatiivsed ning osutage asjakohas(t)ele leheküljenumbri(te)le.

.....

EUR-Lexi (<http://new.eur-lex.europa.eu>) kaudu pakutakse otsest ja tasuta juurdepääsu Euroopa Liidu õigusaktidele. Nimetatud veebilehel saab tutvuda *Euroopa Liidu Teatajaga* ning ka lepingute, õigusaktide, kohtupraktika ja ettevalmistatavate õigusaktidega.

Lisateavet Euroopa Liidu kohta saab veebilehelt <http://europa.eu>



Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

ET