

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 329



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

56. évfolyam

2013. december 10.

Tartalom

I Jogalkotási aktusok

IRÁNYELVEK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2013/54/EU irányelve (2013. november 20.) a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezménynek való megfelelés és annak végrehajtása vonatkozásában a lobogó szerinti államokra háruló egyes kötelezettségekről ⁽¹⁾ 1
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2013/56/EU irányelve (2013. november 20.) az elemekről és akkumulátorokról, valamint a hulladékelemekről és -akkumulátorokról szóló 2006/66/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a vezeték nélküli villamos kézi szerszámokba szánt, kadmiumot tartalmazó hordozható elemek és akkumulátorok, valamint az alacsony higanytartalmú gombelemek forgalomba hozatala tekintetében történő módosításáról, és a 2009/603/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről ⁽¹⁾ 5

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Bizottság 1277/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. december 9.) a 2013-ban szüretelt szőlő felhasználásával előállított bor alkoholtartalmának növelésére vonatkozó határértékek emelésének bizonyos borvidékek vagy borvidék részét képező területek tekintetében történő engedélyezéséről 10

A Bizottság 1278/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. december 9.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 13

Ár: 3 EUR

(folytatás a túloldalon)

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

IRÁNYELVEK

- ★ A Bizottság 2013/60/EU irányelve (2013. november 27.) a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok egyes alkatrészeiről és jellemzőiről szóló 97/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek, a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról szóló 2002/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek és a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok világító- és fényjelző berendezéseinek beépítéséről szóló 2009/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás céljából történő módosításáról ⁽¹⁾ 15

HATÁROZATOK

- ★ A Tanács 2013/725/KKBP határozata (2013. december 9.) az Afrika szarván folytatott közös biztonság- és védelempolitika missziókat és műveletet szolgáló uniós műveleti központ aktiválásáról szóló 2012/173/KKBP határozat módosításáról és meghosszabbításáról 39

- ★ A Tanács 2013/726/KKBP határozata (2013. december 9.) a 2118 (2013) sz. ENSZ BT-határozatnak és az OPCW Végrehajtó Tanácsa EC-M-33/Dec 1 határozatának a tömegpusztító fegyverek elterjedése elleni uniós stratégia végrehajtása keretében történő támogatásáról 41

2013/727/EU:

- ★ A Bizottság végrehajtási határozata (2013. december 6.) a hulladékgazdálkodási tervek és a hulladékmegelőzési programok elfogadására és lényegi módosításaira vonatkozó tájékoztatások formátumának megállapításáról (az értesítés a C(2013) 8641. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 44

I

(Jogalkotási aktusok)

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2013/54/EU IRÁNYELVE

(2013. november 20.)

a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezménynek való megfelelés és annak végrehajtása vonatkozásában a lobogó szerinti államokra háruló egyes kötelezettségekről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A tengeri közlekedés terén az uniós fellépés célja – többek között – a tengerészek élet- és munkakörülményeinek javítása a hajók fedélzetén, a biztonság és védelem fokozása a tengeren, valamint a tengeri balesetek által okozott szennyezés megelőzése.
- (2) Az Unió tudatában van annak, hogy a tengeri balesetek többségét közvetlenül emberi tényezők, legfőképpen a fáradtság okozza.
- (3) A tengerészeti biztonsággal kapcsolatos uniós politika egyik fő célja a követelményeknek nem megfelelő hajók forgalomból való kivonása.
- (4) A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) 2006. február 23-án elfogadta a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményt (a továbbiakban: a 2006. évi egyezmény) egy olyan egységes, koherens és naprakész eszköz létrehozásának a szándékával, amely tartalmazza az egyéb

nemzetközi munkaügyi egyezményekben foglalt alapelveket is.

- (5) A 2006. évi egyezmény – a VIII. cikkének megfelelően – 12 hónappal azt követően lép hatályba, hogy legalább 30 olyan ILO-tagállam megerősítő okiratát vették nyilvántartásba, amely tagállamoknak a világ kereskedelmi hajóparkja bruttó űrtartalmából való részesedése összesen 33 %-ot tesz ki. Ez a feltétel 2012. augusztus 20-án teljesült, tehát a 2006. évi egyezmény 2013. augusztus 20-án hatályba lépett.
- (6) A 2007/431/EK tanácsi határozat ⁽³⁾ felhatalmazta a tagállamokat a 2006. évi egyezmény megerősítésére, és a tagállamok felkérést kaptak a 2006. évi egyezmény mielőbbi megerősítésére.
- (7) A 2006. évi egyezmény világszerte érvényesítendő minimumkövetelményeket határoz meg annak érdekében, hogy minden tengerésznek – függetlenül az állampolgárságától és attól, hogy milyen lobogó alatt közlekedő hajón szolgál – tisztességes élet- és munkakörülményeket biztosítson, valamint annak érdekében, hogy garantálja az egyenlő versenyfeltételeket az ágazatban.
- (8) A 2006. évi egyezmény különböző részeit mind a lobogó szerinti államok, mind a kikötő szerinti államok kötelezettségei vonatkozásában különböző uniós jogi eszközökbe ültették át. Ennek az irányelvnek az a célja, hogy bevezesse a 2006. évi egyezmény 5. címében előírt egyezményes megfelelési és végrehajtási rendelkezéseket a 2006. évi egyezmény olyan részei tekintetében, amelyekre vonatkozóan még nem fogadták el a szükséges megfelelési és végrehajtási rendelkezéseket. Az említett részek a 2009/13/EK tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ mellékletében foglalt elemeknek felelnek meg.

⁽¹⁾ HL C 299., 2012.10.4., 153. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2013. október 8-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2013. november 15-i határozata.

⁽³⁾ A Tanács 2007. június 7-i 2007/431/EK határozata a tagállamoknak a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményének az Európai Közösség érdekében történő megerősítésére való felhatalmazásáról (HL L 161., 2007.6.22., 63. o.).

⁽⁴⁾ A Tanács 2009. február 16-i 2009/13/EK irányelve az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodás végrehajtásáról, valamint az 1999/63/EK irányelv módosításáról (HL L 124., 2009.5.20., 30. o.).

- (9) A 2009/13/EK irányelv végrehajtja az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodást (a továbbiakban: a megállapodás), amely az említett irányelv mellékletében található. Ezen irányelv nem sérti a 2009/13/EK irányelv rendelkezéseit, és következésképpen ennek az irányelvnek biztosítani kell az említett irányelvnek megfelelően az uniós jogszabályok előnyösebb rendelkezéseinek való megfelelést.
- (10) Noha a 2009/21/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ szabályozza a lobogó szerinti államok kötelezettségeinek kérdését azáltal, hogy az IMO-tagállamok auditálására vonatkozó önkéntes rendszert beépíti az uniós jogba és bevezeti a nemzeti tengerügyi hatóságok minőség-tanúsítási rendszerét, a tengerészeti munkaügyi normákra vonatkozó külön irányelv megfelelőbb, a különböző célokat és eljárásokat egyértelműbben megjelenítő eszköznek tűnik a 2009/21/EK irányelv érintése nélkül.
- (11) A 2009/21/EK irányelv vonatkozik az IMO-egyezményekre. Mindenesetre a tagállamok minőségirányítási rendszert fejleszthetnek ki, vezethetnek be és tarthatnak fenn a tengerészeti hatóságai által végzett azon operatív tevékenységekre vonatkozóan, amelyek a lobogó szerinti állam kötelezettségeihez kapcsolódnak és ezen irányelv hatálya alá tartoznak.
- (12) A tagállamoknak biztosítaniuk kell lobogó szerinti államként fennálló kötelezettségeik eredményes teljesítését arra vonatkozóan, hogy a lobogójuk alatt közlekedő hajók végrehajtsák a 2006. évi egyezmény releváns részeit. Az ehhez szükséges nyomonkövetési mechanizmusok – többek között ellenőrzések – hatékony rendszerének kialakításakor a tagállamok adott esetben a 2006. évi egyezmény 5.1.2 szabályának értelmében, az ott előírt feltételekkel felhatalmazást adhatnak közintézmények vagy más szervezetek számára.
- (13) Az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²⁾ 2. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség megbízása alapvető feladatként magában foglalja azt, hogy az ügynökség együttműködjön a tagállamokkal, és valamely tagállam kérésére megfelelő információk biztosításával segítse az adott tagállam nevében eljáró, elismert szervezetek ellenőrzését a lobogó szerinti állam jogainak és kötelezettségeinek sérelme nélkül.

- (14) Mivel az irányelv céljait a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme és hatásai miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (15) Ezen irányelv alkalmazása semmilyen körülmények között nem vezethet az uniós jogban a tengerészek számára jelenleg biztosított védelmi szint csökkenéséhez,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv szabályokat állapít meg abból a célból, hogy a tagállamok eredményesen teljesítsék a 2006. évi egyezmény releváns részeinek végrehajtásával kapcsolatban lobogó szerinti államként rájuk háruló kötelezettségeket. Ez az irányelv nem érinti a 2009/13/EK és a 2009/21/EK irányelvet, valamint az azokban a tengerészek élet- és munkakörülményeire vonatkozóan meghatározott szigorúbb előírásokat.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában a 2009/13/EK irányelv mellékletében foglalt vonatkozó fogalommeghatározások mellett a következő fogalommeghatározást kell alkalmazni:

„a 2006. évi egyezmény releváns részei”: az egyezmény azon részei, amelyek tartalmukat tekintve úgy értékelendők, hogy megfelelnek a 2009/13/EK irányelv mellékletében foglalt rendelkezéseknek.

3. cikk

A megfelelés ellenőrzése

(1) A tagállamok gondoskodnak olyan hatékony és megfelelő végrehajtási és nyomonkövetési mechanizmusok – többek között a 2006. évi egyezményben meghatározott időközönként elvégzendő ellenőrzések – működtetéséről, amelyek biztosítják, hogy a lobogójuk alatt közlekedő hajókon szolgáló tengerészek élet- és munkakörülményei folyamatosan megfeleljenek a 2006. évi egyezmény releváns részeiben előírt követelményeknek.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 2009/21/EK irányelve a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről (HL L 131., 2009.5.28., 132. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. június 27-i 1406/2002/EK rendelete az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség létrehozásáról (HL L 208., 2002.8.5., 1. o.).

(2) A 200 bruttó tonnatartalmúnál kisebb, nemzetközi hajózást nem végző hajók vonatkozásában a tagállamok – a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel konzultálva – dönthetnek úgy, hogy az említett hajókat érintő sajátos feltételek figyelembevétele érdekében a 2006. évi egyezmény II. cikkének (6) bekezdése szerint módosítják a nyomkövetési mechanizmusokat, ideértve az ellenőrzéseket is.

(3) Az e cikk szerinti kötelezettségeik teljesítésekor a tagállamok adott esetben engedélyezhetik közintézmények vagy általuk megfelelő kapacitással, illetékességgel és függetlenséggel rendelkezőnek ítélt egyéb szervezetek számára (ideértve egy másik tagállam szervezeteit is, amennyiben utóbbi ezzel egyetért), hogy ellenőrzéseket végezzenek. A tagállamok minden esetben továbbra is teljes körű felelősséggel tartoznak az adott tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon tartózkodó érintett tengerészek élet- és munkakörülményeinek ellenőrzését illetően. Ez a rendelkezés nem érinti a 2009/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ rendelkezéseit.

(4) A tagállamok világos célkitűzéseket és normákat állapítanak meg ellenőrzési rendszereik irányítására vonatkozóan, valamint meghatározzák azokat a megfelelő általános eljárásokat, amelyek révén felmérhetik, hogy e célkitűzések és normák milyen mértékben valósulnak meg.

(5) Minden tagállam biztosítja, hogy az adott tagállam lobogója alatt közlekedő hajókon szolgáló tengerészek hozzáférhessenek a megállapodás egy példányához. Ez a hozzáférés elektromos úton is biztosítható.

4. cikk

A megfelelés ellenőrzéséért felelős személyzet

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 3. cikk (3) bekezdésével összhangban az ellenőrzések elvégzésére jogosult és a 2006. évi egyezmény releváns részei megfelelő végrehajtásának ellenőrzéséért felelős személyzet tagjai – az intézmények vagy más szervezetek (a 2006. évi egyezmény értelmében vett elismert szervezetek) személyzetét is beleértve – rendelkezzenek az ellenőrzés elvégzéséhez és a 2006. évi egyezmény releváns részeinek való megfelelés biztosításához szükséges vagy kívánatos képesítéssel, szakértelemmel, megbízással, teljes körű jogi felhatalmazással, jogállással és függetlenséggel. A 2006. évi egyezménynek megfelelően az ellenőrzőket fel kell hatalmazni arra, hogy adott esetben megtilthassák, hogy a hajó elhagyja a kikötőt, amíg a szükséges intézkedést meg nem teszik.

(2) Az ellenőrzésekre vonatkozóan adott minden felhatalmazásnak legalább arra kell felhatalmaznia az elismert szervezetet, hogy megkövetelhesse a tengerészek élet- és munkakörülményeivel összefüggésben általa azonosított hiányosságok orvoslását, valamint hogy e tekintetben ellenőrzéseket végezhesen bármely kikötő szerinti állam kérésére.

(3) Minden tagállam kialakít:

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 2009/15/EK irányelve a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól (HL L 131., 2009.5.28., 47. o.)

a) egy, az elismert szervezetek által végzett munka megfelelőségét biztosító rendszert, amely információnyújtást foglal magában valamennyi alkalmazandó nemzeti törvényről és rendeletről, valamint a vonatkozó nemzetközi jogi eszközökről; valamint

b) az ilyen szervezetekkel folytatott kommunikációt és az azok feletti felügyeletet szolgáló eljárásokat.

(4) Minden tagállam eljuttatja a Nemzetközi Munkaügyi Hivatalhoz az adott tagállam nevében történő eljáráshoz felhatalmazással rendelkező, elismert szervezetek naprakész jegyzékét, és ezt a jegyzéket folyamatosan aktualizálja. A jegyzékben meg kell határozni, hogy az elismert szervezetek mely feladatok elvégzésére rendelkeznek felhatalmazással.

5. cikk

Fedélzeti panasztételi eljárás, panaszkezelés és korrekciós intézkedések

(1) Minden tagállamnak biztosítania kell, hogy törvényei, illetve rendeletei rendelkezzenek megfelelő fedélzeti panasztételi eljárásokról.

(2) Ha valamely tagállamhoz olyan panasz érkezik, amelyet az adott tagállam nem tekint nyilvánvalóan alaptalannak, illetve a tagállam bizonyítékot szerez arra vonatkozóan, hogy a lobogója alatt közlekedő hajó nem felel meg a 2006. évi egyezmény releváns részeiben foglalt követelményeknek, vagy arra vonatkozóan, hogy a hajón foganatosított végrehajtási intézkedések súlyos hiányosságokat mutatnak, akkor a szóban forgó tagállam megteszi az ügy kivizsgálásához szükséges lépéseket, és gondoskodik arról, hogy intézkedés történjen a feltárt hiányosságok orvoslására.

(3) A panaszok kezelésével foglalkozó, illetve panaszokról tudomást szerző személyzet bizalmasan kezel minden olyan sérelmet vagy panaszt, amely valamilyen veszélyre vagy hiányosságra figyelmeztet a tengerészek élet- és munkakörülményeivel vagy a törvények és rendeletek megszegésével kapcsolatban, továbbá nem fedi fel a hajótulajdonos, a hajótulajdonos képviselője vagy a hajó üzemeltetője számára, hogy az ellenőrzésre ilyen sérelem vagy panasz nyomán került sor.

6. cikk

Jelentéstétel

(1) A Bizottság a 2009/21/EK irányelv 9. cikkének megfelelően készítendő jelentéseiben az ezen irányelv hatálya alá tartozó kérdésekre is kitér.

(2) A Bizottság 2018. december 31-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a 2006. évi egyezmény munkaerő-ellátási kötelezettségekre vonatkozó 5.3 szabályának a végrehajtásáról és alkalmazásáról. A jelentés adott esetben a tengerészeti ágazaton belüli élet- és munkakörülmények javítását célzó intézkedésekre vonatkozó javaslatokat is magában foglalhat.

7. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2015. március 31-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegéről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

8. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

9. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2013. november 20-án.

az Európai Parlament részéről
az elnök
M. SCHULZ

a Tanács részéről
az elnök
V. LEŠKEVIČIUS

A Bizottság nyilatkozata

„A Bizottság úgy véli, hogy a cím nem tükrözi megfelelően az irányelv hatályát.”

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2013/56/EU IRÁNYELVE

(2013. november 20.)

az elemekről és akkumulátorokról, valamint a hulladékelemekről és -akkumulátorokról szóló 2006/66/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a vezeték nélküli villamos kézi szerszámokba szánt, kadmiumot tartalmazó hordozható elemek és akkumulátorok, valamint az alacsony higanytartalmú gombaelemek forgalomba hozatala tekintetében történő módosításáról, és a 2009/603/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A 2006/66/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁾ forgalombahozatali tilalmat rendel el azokra a hordozható elemekre vagy akkumulátorokra, beleértve a készülékbe építettek is, amelyek több mint 0,002 tömegszázalék kadmiumot tartalmaznak. A vezeték nélküli villamos kézi szerszámokba szánt hordozható elemek és akkumulátorok azonban mentesültek e tilalom alól.
- (2) A Bizottság a 2006/66/EK irányelv 4. cikke (4) bekezdésével összhangban felülvizsgálta e mentességet.

(3) E felülvizsgálat alapján megállapítást nyert, hogy a környezetbe jutó kadmium mennyiségének fokozatos csökkentése érdekében a kadmiumfelhasználás tilalmát indokolt kiterjeszteni a vezeték nélküli villamos kézi szerszámokba szánt hordozható elemekre és akkumulátorokra, mivel e felhasználási módokra a piac már kínál megfelelő kadmiummentes alternatívát, nevezetesen a nikkel-fém-hidrid és a lítiumion alapú akkumulátortechológiát.

(4) A vezeték nélküli villamos kézi szerszámokba szánt hordozható elemekre és akkumulátorokra vonatkozó meglévő mentességnek 2016. december 31-ig alkalmazandónak kell lennie annak érdekében, hogy az újrafeldolgozási ágazat és a teljes értéklánc mentén elhelyezkedő fogyasztók az Unió valamennyi régiójában egységesen folytatni tudják a megfelelő helyettesítő technológiákhoz való igazodást.

(5) A 2006/66/EK irányelv forgalombahozatali tilalmat rendel el minden olyan elemre vagy akkumulátorra – függetlenül attól, hogy készülékbe vannak-e építve vagy sem –, amely több mint 0,0005 tömegszázalék higanyt tartalmaz. E tilalom alól azonban mentesülnek azok a gombaelemek, amelyek legfeljebb 2 tömegszázalék higanyt tartalmaznak. Az Unió gombaelempiacán már tapasztalható az elmozdulás a higanymentes elemek irányába. Helyénvaló tehát megtiltani azon gombaelemek forgalombahozatalát, amelyek 0,0005 tömegszázaléknál több higanyt tartalmaznak.

(6) A Lisszaboni Szerződés hatálybalépésének következtében a 2006/66/EK irányelv alapján a Bizottságra ruházott hatásköröket össze kell hangolni az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. és 291. cikkével.

(7) A 2006/66/EK irányelv kiegészítése vagy módosítása érdekében a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az Unió területén kívül végzett kezelés és újrafeldolgozás körülményei megfelelőségének értékelésére vonatkozó kritériumok, a hordozható elemek és akkumulátorok, illetve a gépjárműelemek és -akkumulátorok kapacitását feltüntető címkézés, valamint a címkézési kötelezettségek alóli mentesség tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.

⁽¹⁾ HL C 229., 2012.7.31., 140. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2013. október 10-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2013. november 15-i határozata.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. szeptember 6-i 2006/66/EK irányelve az elemekről és akkumulátorokról, valamint a hulladékelemekről és -akkumulátorokról, továbbá a 91/157/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 266., 2006.9.26., 1. o.).

- (8) A gyártók nyilvántartásba vételére vonatkozó követelményeknek és a nyilvántartás formátumának – adott esetben – összhangban kell állniuk a 2012/19/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁾ 16. cikke (3) bekezdésének, valamint X. melléklete A. részének értelmében megállapított nyilvántartásba vételi szabályokkal és formátummal.
- (9) A 2006/66/EK irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a minimális begyűjtési arányokkal kapcsolatos átmeneti rendelkezésekre, a hordozható elemek és akkumulátorok végfelhasználók részére történt éves értékesítésének kiszámításához alkalmazott közös módszertanra, az újrafeldolgozási hatékonysági mutatók kidolgozásával kapcsolatos részletes szabályokra, valamint a tagállami végrehajtásról szóló jelentés kérdőívére vagy vázlatára vonatkozóan. Ezeket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽²⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (10) A 2006/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ⁽³⁾ a 2008/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ 2010. december 12-i hatállyal hatályon kívül helyezte.
- (11) A 2006/66/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2006/66/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdés a) pontjában meghatározott tilalom 2015. október 1-jéig nem alkalmazandó azon gombelemekre, amelyek legfeljebb 2 tömegszázalék higanyt tartalmaznak.”;

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2012. július 4-i 2012/19/EU irányelve az elektromos és elektronikus berendezések hulladékairól (HL L 197., 2012.7.24., 38. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. április 5-i 2006/12/EK irányelve a hulladékokról (HL L 114., 2006.4.27., 9. o.).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. november 19-i 2008/98/EK irányelve a hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről (HL L 312., 2008.11.22., 3. o.).

- b) a (3) bekezdés c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) vezeték nélküli villamos kézi szerszámok; a vezeték nélküli villamos kézi szerszámokra vonatkozó e mentesség 2016. december 31-ig alkalmazandó.”;

- c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A hallókészülékekbe szánt gombelemek tekintetében a Bizottság a (2) bekezdésben említett mentességet felülvizsgálat alatt tartja, és legkésőbb 2014. október 1-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az (1) bekezdés a) pontjának megfelelő, hallókészülékekbe szánt gombelemek beszerezhetőségéről. Amennyiben az (1) bekezdés a) pontjának megfelelő, hallókészülékekbe szánt gombelemek beszerezhetőségének hiánya miatt indokolt, a Bizottság a jelentéséhez a hallókészülékekbe szánt gombelemek tekintetében a (2) bekezdésben említett mentesség meghosszabbítását célzó, megfelelő javaslatot csatol.”

2. A 6. cikk (2) bekezdésének a helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Azok az elemek és akkumulátorok, amelyek nem teljesítik ezen irányelv követelményeit, azonban azokat a 4. cikkben meghatározott, vonatkozó tilalmak alkalmazási időpontját megelőzően jogszerűen hozták forgalomba, a készletek kimerüléséig forgalmazhatók.”

3. A 10. cikk (4) bekezdésének a helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján átmeneti rendelkezéseket állapíthat meg a (2) bekezdés követelményeinek való megfelelés terén jelentkező, sajátos nemzeti körülményekből fakadó tagállami nehézségek kezelésére. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

E cikk egységes alkalmazásának biztosítása érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján 2007. szeptember 26-ig közös módszertant dolgoz ki a hordozható elemek és akkumulátorok végfelhasználók részére történt éves értékesítésének kiszámítására vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

4. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

Hulladékelemek és -akkumulátorok eltávolítása

A tagállamok biztosítják, hogy az előállítók olyan módon tervezzék a készülékeket, hogy azokból a hulladékelemek és -akkumulátorok könnyen eltávolíthatók legyenek. Amennyiben az eltávolítást a végfelhasználók nem tudják könnyen elvégezni, a tagállamok biztosítják, hogy az előállítók oly módon tervezzék a készülékeket, hogy azokból a hulladékelemeket és -akkumulátorokat az előállítótól független, szakképesítéssel rendelkező szakemberek könnyen el tudják távolítani. Azon készülékekhez, amelyekbe elemeket vagy akkumulátorokat építenek, használati utasítást kell mellékelni arra vonatkozóan, hogy a végfelhasználó vagy a szakképesítéssel rendelkező független szakemberek hogyan tudják biztonságosan eltávolítani ezeket az elemeket és akkumulátorokat. Adott esetben a használati utasítás tájékoztatja a végfelhasználót a készülékbe beépített elemek vagy akkumulátorok típusáról is.

Az első bekezdésben meghatározott rendelkezések nem alkalmazandók abban az esetben, amikor biztonsági, teljesítményi, egészségügyi vagy adatmegőrzési okokból szükséges az energiaellátás folyamatosságának biztosítása, valamint a készülék és az elem vagy akkumulátor folyamatos összeköttetése.”

5. A 12. cikk (6) bekezdésének a helyébe a következő szöveg lép:

„(6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján 2010. március 26-ig részletes szabályokat fogad el az újrafeldolgozási hatékonysági mutatók kiszámítására vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

6. A 12. cikk (7) bekezdését el kell hagyni.

7. A 15. cikk (3) bekezdésének a helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23a. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e cikk (2) bekezdésében említett szabályokat kiegészítő részletes szabályok és különösen az e cikk (2) bekezdésében említett megfelelő körülmények értékelésére vonatkozó kritériumok meghatározása céljából.”

8. A 17. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„17. cikk

Nyilvántartásba vétel

A tagállamok biztosítják, hogy valamennyi gyártó nyilván tartásba legyen véve. A nyilvántartásba vételre minden tagállamban ugyanazon, a IV. melléklet szerinti eljárási követelményeknek kell vonatkoznia.”

9. A 18. cikk (2) bekezdésének a helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok közölik az (1) bekezdésben említett mentességi intézkedéstervezeteket és előterjesztésük indokát, és azokat közlik a Bizottsággal és a többi tagállammal.”

10. A 21. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok biztosítják, hogy 2009. szeptember 26-ra valamennyi hordozható elemen és akkumulátoron, illetve gépjárműelemen és -akkumulátoron jól látható, jól olvasható és letörölhetetlen módon szerepeljen annak kapacitása. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23a. cikkel összhangban 2009. március 26-ig felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e követelményt kiegészítő részletes szabályok, köztük a kapacitás és a rendeltetésszerű használat meghatározását szolgáló harmonizált módszerek megállapítása céljából.”

b) a (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e cikkben meghatározott címkézési követelmények alóli mentesség megadása céljából. E felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése során a Bizottság konzultál az érdekeltekkel, különösen a gyártókkal, a begyűjtőkkel, az újrafeldolgozókkal, a hulladékkezelő létesítményekkel, az üzemeltetőikkel, a környezetvédelmi szervezetekkel, a fogyasztóvédelmi szervezetekkel és a munkavállalói szervezetekkel.”

11. A 22. cikk (2) bekezdésének a helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A jelentéseket kérdőív vagy vázlat alapján kell kidolgozni. A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza a jelentések alapjául szolgáló kérdőívet vagy vázlatot. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. A kérdőívet vagy vázlatot az első jelentéstételi időszak kezdete előtt hat hónappal kell megküldeni a tagállamok részére.”

12. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„23a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.

(2) A Bizottságnak a 15. cikk (3) bekezdésében és a 21. cikk (2) és (7) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt éves időtartamra szól 2013. december 30-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb 9 hónappal az öt éves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az öt éves időtartam vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 15. cikk (3) bekezdésében és a 21. cikk (2) és (7) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot e jogi aktus elfogadásáról.

(5) A 15. cikk (3) bekezdése és a 21. cikk (2) és (7) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”

13. A 24. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„24. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját a 2008/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 39. cikkével létrehozott

bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (**) értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Amennyiben a bizottság nem ad ki véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdését kell alkalmazni.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2008. november 19-i 2008/98/EK irányelve a hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről (HL L 312., 2008.11.22., 3. o.)

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 312., 2008.11.22., 3. o.).”

14. A szöveg a következő melléklettel egészül ki:

„IV. MELLÉKLET

A nyilvántartásba vétel eljárási követelményei

1. A nyilvántartásba vétel szabályai

Az elemek és akkumulátorok gyártóinak nyilvántartásba vételét a nemzeti hatóságok vagy a tagállam által erre felhatalmazott nemzeti gyártói felelősségvállalási szervezetek (a továbbiakban: nyilvántartó szervek) végzik akár elektronikus úton, akár papíron.

A nyilvántartásba vétel részét képezheti egy másik gyártói nyilvántartásba vételi eljárásnak.

Az elemek és akkumulátorok gyártóinak abban a tagállamban, ahol üzleti tevékenységük körében először hoznak forgalomba elemeket és akkumulátorokat, csak egyszer kell regisztrálniuk, és ez alkalommal nyilvántartási számot kapnak.

2. A gyártók által megadandó adatok

Az elemek és akkumulátorok gyártói megadják az alábbi adatokat a nyilvántartó szervnek:

i. a gyártó neve és azon márkanév (amennyiben vannak ilyenek), amelyek alatt az adott tagállamban működik;

ii. a gyártó címe(i): postai irányítószám és település, utca és házszám, ország, internetes cím, telefonszám, valamint kapcsolattartó, és a gyártó faxszáma és e-mail címe, ha van;

iii. a gyártó által forgalomba hozott elemek és akkumulátorok típusa: hordozható vagy ipari- vagy gépjárműelemek és akkumulátorok;

iv. arra vonatkozó információk, hogy a gyártó hogyan tesz eleget kötelezettségeinek: egyéni vagy kollektív rendszer útján;

v. a nyilvántartásba vételi kérelem kelte;

vi. a gyártó nemzeti azonosító száma, ideértve európai adószámát vagy nemzeti adószámát is (választható);

vii. nyilatkozat a megadott adatok valóságáról.

Az 1. pont második bekezdésében említett nyilvántartásba vételhez az elemek és akkumulátorok gyártói a 2. pont i–vii. alpontjában szereplő adatokon kívül más információt nem kötelesek megadni.

3. Nyilvántartásba vételi díj

A nyilvántartó szervek kérhetnek nyilvántartásba vételi (regisztrációs) díjat, de csak költségalapon és arányos összegben.

Amennyiben a nyilvántartó szerv kér a jelentkezőktől nyilvántartási díjat, tájékoztatnia kell az illetékes nemzeti hatóságokat a díjak kiszámításához használt módszerről.

4. A nyilvántartásba vett adatok megváltozása

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy amennyiben a gyártók által a 2. pont i–vii. alpontjával összhangban szolgáltatott adatokban változás következik be, a gyártók legkésőbb a változás bekövetkezésétől számított egy hónapon belül értesítik erről a megfelelő nyilvántartó szervet.

5. Törlés a nyilvántartásból

Ha egy gyártó egy adott tagállamban felhagy gyártói tevékenységével, a megfelelő nyilvántartó szerv erről való értesítésével kéri a nyilvántartásból való törlését.”

2. cikk

A 2009/603/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezése

A 2009/603/EK bizottsági határozat ⁽¹⁾ 2015. július 1-jétől hatályát veszti.

3. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen irányelv 1. cikkének 2015. július 1-jéig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatals kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(3) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek a szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

4. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

5. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2013. november 20-án.

az Európai Parlament részéről
az elnök
M. SCHULZ

a Tanács részéről
az elnök
V. LEŠKEVIČIUS

⁽¹⁾ A Bizottság 2009. augusztus 5-i 2009/603/EK határozata a 2006/66/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban az elemek és akkumulátorok gyártóinak nyilvántartásba vételére vonatkozó követelmények megállapításáról (HL L 206., 2009.8.8., 13. o.).

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG 1277/2013/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2013. december 9.)

a 2013-ban szüretelt szőlő felhasználásával előállított bor alkoholtartalmának növelésére vonatkozó határértékek emelésének bizonyos borvidékek vagy borvidék részét képező területek tekintetében történő engedélyezéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre (az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet) ⁽¹⁾ és különösen annak 121. cikke harmadik bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 1234/2007/EK rendelet XVa. mellékletének A.3. pontja értelmében a rendkívül kedvezőtlen időjárású években a tagállamok kérhetik a bor térfogatszázalékban számított alkoholtartalmának növelésére vonatkozó határértékek legfeljebb 0,5 %-kal való emelését.
- (2) A Cseh Köztársaság, Németország, Franciaország, Horvátország, Luxemburg, Magyarország, Ausztria és Szlovákia kérte a 2013-ban szüretelt szőlőből előállított bor alkoholtartalmának növelésére vonatkozó határértékek emelését, mivel az időjárási feltételek a vegetációs időszakban rendkívül kedvezőtlenek voltak. A szóban forgó kérelem a Cseh Köztársaság, Németország, Horvátország, Luxemburg, Magyarország, Ausztria és Szlovákia esetében minden borvidékre, Franciaország esetében Gironde megye egyes településeinek területére vonatkozik.
- (3) A 2013. évi rendkívül kedvezőtlen időjárási feltételek miatt az 1234/2007/EK rendelet XVa. mellékletének A.2. pontjában a természetes alkoholtartalom növelésére vonatkozóan előírt határértékek bizonyos borvidékeken vagy borvidék részét képező területeken nem teszik lehetővé, hogy olyan borokat állítsanak elő, amelyek az összes alkoholtartalom tekintetében megfelelnek a szokásos piaci keresletnek.
- (4) Tekintettel az 1234/2007/EK rendelet XVa. mellékletének céljára, miszerint lehetőség szerint kerülni, illetve korlátozni kell a borok alkoholtartalmának növelését, valamint

figyelembe véve az említett melléklet A.3. pontjában előírt eltérés rendkívüli jellegét, a bor alkoholtartalmának növelésére vonatkozó határértékek felemelését indokolt kizárólag azon borvidékek vagy borvidék részét képező területek tekintetében engedélyezni, amelyeket érintettek a rendkívül kedvezőtlen időjárási viszonyok. Ezért indokolt, hogy Franciaországban az engedély csak Gironde megyének arra a néhány településére vonatkozzon, amelyeket ilyen időjárási viszonyok sújtottak.

- (5) Következésképpen helyénvaló engedélyezni a Cseh Köztársaságban, Németországban, Franciaországban, Horvátországban, Luxemburgban, Magyarországon, Ausztriában és Szlovákiában található borvidékeken vagy azok egy részén 2013-ban szüretelt szőlőből előállított bor alkoholtartalmának növelésére vonatkozó határértékek emelését.
- (6) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a mezőgazdasági piacok közös szervezésével foglalkozó irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1234/2007/EK rendelet XVa. mellékletének A.2. pontjától eltérve, az e rendelet mellékletében felsorolt borvidékeken, illetve borvidék részét képező területeken a 2013. évben szüretelt friss szőlő, valamint a 2013-ban szüretelt szőlőből előállított szőlőmust, részben erjedt szőlőmust, még erjedésben levő újbor és bor esetében a térfogatszázalékban számított természetes alkoholtartalom növelésének mértéke nem haladhatja meg a következő határértékeket:

- a) 3,5 térfogatszázalék az 1234/2007/EK rendelet Xlb. mellékletének függelékében említett A. szőlőtermő övezetben;
- b) 2,5 térfogatszázalék az 1234/2007/EK rendelet Xlb. mellékletének függelékében említett B. szőlőtermő övezetben;
- c) 2,0 térfogatszázalék az 1234/2007/EK rendelet Xlb. mellékletének függelékében említett C.I. és C.II. szőlőtermő övezetben.

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2013. december 9-én.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

MELLÉKLET

Azok a borvidékek, illetve borvidék részét képező területek, amelyek esetében az 1. cikk alapján engedélyezett az alkoholtartalom-növelésre vonatkozó határérték emelése

Tagállam	Borvidékek vagy borvidék részét képező területek (szőlőtermő övezet)
Cseh Köztársaság	Az összes borvidék (A. és B. övezet)
Németország	Az összes borvidék (A. és B. övezet)
Franciaország	Gironde megye következő települései: 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, Gardégan-et-Tourtirac, Grézillac, Guillac, Haux, La Brède, Langoiran, Lestiac-sur-Garonne, Luga-ignac, Mouillac, Mouliets-et-Villemartin, Naujan-et-Postiac, Paillet, Podensac, Portets, Pujols, Rions, Saint-Aubin-de-Branne, Sainte-Colombe, Saint-Étienne-de-Lisse, Sainte-Florence, Saint-Genès-de-Castillon, Saint-Genès-de-Lombaud, Saint-Jean-de-Blaignac, Saint-Léon, Saint-Magne-de-Castillon, Saint-Michel-de-Rieufret, Saint-Morillon, Saint-Pey-d'Armens, Saint-Philippe-d'Aiguille, Saint-Selve, Sainte-Terre, Les Salles-de-Castillon, La Sauve, Tabanac, Tizac-de-Curton, Le Tourne, Vignonet, Villenave-de-Rions és Virelade (C.I. övezet)
Horvátország	Az összes borvidék (B. és C.I. és C.II. övezet)
Luxemburg	Az összes borvidék (A. övezet)
Magyarország	Az összes borvidék (C.I. övezet)
Ausztria	Az összes borvidék (B. övezet)
Szlovákia	Az összes borvidék (B. és C.I. övezet)

A BIZOTTSÁG 1278/2013/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2013. december 9.)****az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre (az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet) ⁽¹⁾,

tekintettel az 1234/2007/EK tanácsi rendeletnek a gyümölcs- és zöldség-, valamint a feldolgozottgyümölcs- és feldolgozottzöldség-ágazatra alkalmazandó részletes szabályainak a megállapításáról szóló, 2011. június 7-i 543/2011/EU bizottsági végrehajtási rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 136. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően az 543/2011/EU végrehajtási rendelet a XVI. mellékletének A. részében szereplő

termékek és időszakok tekintetében meghatározza azokat a szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket.

- (2) Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikke (1) bekezdése alapján a behozatali átalányérték számítására munkanaponként, változó napi adatok figyelembevételével kerül sor. Ezért helyénvaló előírni, hogy e rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lépjen hatályba,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 543/2011/EU végrehajtási rendelet 136. cikkében említett behozatali átalányértékeket e rendelet melléklete határozza meg.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2013. december 9-én.

a Bizottság részéről,
az elnök nevében,

Jerzy PLEWA

mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

⁽²⁾ HL L 157., 2011.6.15., 1. o.

MELLÉKLET

Az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Az országoknak az 1833/2006/EK bizottsági rendeletben (HL L 354., 2006.12.14., 19. o.) meghatározott nomenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

IRÁNYELVEK

A BIZOTTSÁG 2013/60/EU IRÁNYELVE

(2013. november 27.)

a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok egyes alkatrészeiről és jellemzőiről szóló 97/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek, a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról szóló 2002/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek és a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok világító- és fényjelző berendezéseinek beépítéséről szóló 2009/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás céljából történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok egyes alkatrészeiről és jellemzőiről szóló, 1997. június 17-i 97/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 7. cikkére,

tekintettel a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról szóló, 2002. március 18-i 2002/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽²⁾ és különösen annak 17. cikkére,

tekintettel a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok világító- és fényjelző berendezéseinek beépítéséről szóló, 2009. július 13-i 2009/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽³⁾ és különösen annak 4. cikkére,

mivel:

- (1) Az Unió szerződő fele az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának („ENSZ-EGB”) a kerekese gépjárművekre és azokba szerelhető, illetve azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásnak („a felülvizsgált 1958-as megállapodás”) ⁽⁴⁾. Annak érdekében, hogy a típusjóváhagyásra vonatkozó uniós jogszabályok „A 21. század versenyképes autóiipari szabályozási kerete” című CARS 21-jelentés ajánlásaival összhangban egyszerűsödjének, indokolt – a védelem mértékének csökkentése nélkül – az uniós irányelvek módosítása további ENSZ-EGB-előírásoknak az L kategóriájú járművek hatályos típusjóváhagyási jogszabályaiba való beépítése és ezen előírások alkalmazása révén. A típusjóváhagyási eljárásokkal járó igazgatási terhek csökkentése érdekében a járműgyártók

számára lehetővé kell tenni, hogy az ezen irányelv 1. cikkében említett ENSZ-EGB-előírásoknak megfelelően kérhessenek típusjóváhagyást.

- (2) Az addig az időpontig terjedő átmeneti időszakban, amikor a motorkerékpárok zajkibocsátásáról szóló 41. sz. ENSZ-EGB-előírást ⁽⁵⁾ a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló, 2013. január 15-i 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁶⁾ kötelezővé teszi, helyénvaló, hogy az új járműtípusok vonatkozásában egyenértékűnek tekinthetők a motorkerékpárok zajkibocsátására vonatkozó, a 97/24/EK irányelv 9. fejezetében és a 41. sz. ENSZ-EGB-előírás negyedik módosítássorozatában meghatározott követelményeket, beleértve az ENSZ-EGB-előírás 6. mellékletében meghatározott, kapcsolódó zajszinthatárértékeket.
- (3) Figyelemmel az L1e, L2e és L6e jármű-kategóriák (két- és háromkerekű segédmotoros kerékpárok és könnyű négykerekű motorkerékpárok) által kibocsátott szénhidrogének és szén-monoxid aránytalanul magas szintjére, helyénvaló felülvizsgálni az I. típusú környezetvédelmi vizsgálatot (hidegindítás után mért kipufogógáz-kibocsátások) a kibocsátások közvetlenül hidegindítást követően megkezdett mérésének beiktatásával, annak érdekében, hogy a vizsgálat megfelelőbben tükrözze a valós használatot és a közvetlenül a hidegindítás után, a motor bemelegedéseig keletkező, jelentős arányú szennyezőanyag-kibocsátást. A laboratóriumi kibocsátásvizsgálati eljárás változásainak meg kell jelenniük az igazgatási rendelkezésekben, különösen a megfelelőségi nyilatkozat és a 2002/24/EK irányelv szerinti, a vizsgálati eredmények rögzítésére szolgáló lap bejegyzéseit érintő változásokban.
- (4) Valamennyi gyártó számára egyenlő versenyfeltételek biztosítása és az L1e, L2e és L6e jármű-kategóriák kartergáz-kibocsátás tekintetében vett azonos környezeti teljesítménye érdekében egyben helyénvaló a járműgyártók arra való felkérése, hogy az új típus jóváhagyásának kérelmezésekor kifejezetten tüntessék fel, hogy e jármű-kategóriák esetében a kartergáz-szellőztető rendszerből nincs

⁽¹⁾ HL L 226., 1997.8.18., 1. o.

⁽²⁾ HL L 124., 2002.5.9., 1. o.

⁽³⁾ HL L 222., 2009.8.25., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 346., 1997.12.17., 81. o.

⁽⁵⁾ HL L 317., 2012.11.14., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 60., 2013.3.2., 52. o.

kibocsátás, ami azt jelenti, hogy a karter tömítése megfelelő, és hogy a jármű hasznos élettartama alatt a kartergáz nem kerül közvetlen a környezeti légkörbe.

- (5) Az ENSZ-EGB L kategóriájú járművek világító és fényjelző berendezéseire és azok beszerelésére vonatkozó követelményeivel való összhang és a járművek láthatóságának javítása érdekében e járművek új típusait L1e járművek esetében a 74. sz. ⁽¹⁾, L3e motorkerékpárok esetében az 53. sz. ⁽²⁾ ENSZ-EGB-előírásnak megfelelő, automatikusan bekapcsoló fényszórókkal vagy pedig a 87. sz. ENSZ-EGB-előírás ⁽³⁾ vonatkozó követelményeinek megfelelő, automatikusan bekapcsolódó nappali menetjelző lámpával kell felszerelni. Az L jármű-kategória minden más alkategóriája tekintetében automatikusan be- és kikapcsoló világítást, vagy pedig a gyártó választása szerint automatikusan bekapcsoló nappali menetjelző lámpát kell beszerelni.
- (6) Ennek az irányelvnek kifejezetten be kell vezetnie az Euro-szintet a 2002/24/EK irányelv hatálya alá tartozó L1e, L2e és L6e kategóriájú járművekre. A korábbi rendelkezéseknek megfelelően károsanyag-kibocsátási jóváhagyással rendelkező járművek megfelelőségi nyilatkozatán továbbra is lehetővé kell tenni az Euro-szint önkéntes alapon történő feltüntetését.
- (7) Az ebben az irányelvben előírt intézkedések összhangban vannak a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítással foglalkozó bizottság véleményével.
- (8) Annak érdekében, hogy a tagállamok elfogadhassák azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek az abban megadott határidőn belül megfeleljenek, az irányelvnek a közzétételét követő napon hatályba kell lépnie,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 97/24/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 4. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A 2002/24/EK irányelv 11. cikke rendelkezéseinek megfelelően el kell ismerni az ezen irányelv melléklete 1. (gumiabroncsok), 2. (világító és fényjelző berendezések), 4. (visszapillantó tükrök) fejezete, 9. fejezetének III. melléklete (motorkerékpárok megengedhető zajsztíjára és kipufogórendszerére vonatkozó követelmények) és 11. fejezete (biztonsági övek) követelményeinek egyenértékűségét az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ-EGB) 30. ⁽¹⁾, 54. ⁽²⁾, 64. ⁽³⁾ és 75. ⁽⁴⁾ előírása gumiabroncsokra vonatkozó, 3. ⁽⁵⁾, 19. ⁽⁶⁾, 20. ⁽⁷⁾, 37. ⁽⁸⁾, 38. ⁽⁹⁾, 50. ⁽¹⁰⁾, 53. ⁽¹¹⁾, 56. ⁽¹²⁾, 57. ⁽¹³⁾, 72. ⁽¹⁴⁾, 74. ⁽¹⁵⁾ és 82. ⁽¹⁶⁾ előírása világító és fény-

jelző berendezésekre vonatkozó, 81. ⁽¹⁷⁾ előírása visszapillantó tükrökre vonatkozó, 16. ⁽¹⁸⁾ előírása biztonsági övekre vonatkozó és 41. ⁽¹⁹⁾ előírása motorkerékpárok zajkibocsátására vonatkozó követelményeivel.

⁽¹⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 29.

⁽²⁾ E/ECE/TRANS/505/Add.52/Amend.

⁽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. Az 5. fejezet I., II. és IV. melléklete ezen irányelv I. mellékletével összhangban módosul.

2. cikk

A 2002/24/EK irányelv IV. és VII. melléklete ezen irányelv II. mellékletével összhangban módosul.

3. cikk

A 2009/67/EK irányelv I–VI. melléklete ezen irányelv III. mellékletével összhangban módosul.

4. cikk

(1) A tagállamok 2014. július 1-jével kezdődő hatállyal a levegőszennyezettség elleni vagy funkcionális biztonsági intézkedések okán elutasítják minden olyan új motorkerékpár és segédmotoros kerékpár EK-típusjóváhagyásának megadását, amely nem felel meg az ezzel az irányelvvel módosított 2002/24/EK és 97/24/EK irányelvnek.

(2) A megfelelőségi nyilatkozatot 2014. július 1-jével kezdődő hatállyal a 97/24/EK irányelv ezen irányelv II. mellékletének 1. pontjával módosított rendelkezéseinek megfelelő járművekre kell kiadni.

5. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen irányelvnek legkésőbb 2014. június 30-ig megfeleljenek. A vonatkozó rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivataltos kihirdetésükkel ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

⁽¹⁾ HL L 166., 2013.6.18., 88. o.

⁽²⁾ HL L 166., 2013.6.18., 55. o.

⁽³⁾ HL L 164., 2010.6.30., 46. o.

6. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

7. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2013. november 27-én.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

A 97/24/EK irányelv 5. fejezetének I., II. és IV. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 5. fejezet I. melléklete a következőképpen módosul:

a) A 2.2–2.2.1.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.2. **A vizsgálatok leírása**

2.2.1. Az Euro 3 kibocsátási normának megfelelő L1e, L2e vagy L6e kategóriájú járműveket az alább meghatározott I. és II. típusú vizsgálatoknak kell alávetni:

2.2.1.1. I. típusú vizsgálat (az átlagos gáz- és szennyezőanyag-kibocsátás ellenőrzése sűrűn lakott városi környezetben, hidegindítás után).

2.2.1.1.1. A vizsgált járművet fékkel és lendkerékkel ellátott lendítőtömeges járműfékpadra helyezik. A következő vizsgálati eljárást kell lefolytatni:

2.2.1.1.1.1. A vizsgálat hidegen végzett 1. szakasza összesen 448 másodpercig tart és négy, megszakítás nélkül elvégzett elemi ciklusból áll.

2.2.1.1.1.2. A vizsgálat hidegen végzett 1. szakaszát késedelem nélkül követi a vizsgálat melegen végzett 2. szakasza, amely összesen 448 másodpercig tart és négy elemi ciklusból áll. A vizsgálat melegen végzett 2. szakaszát megszakítás nélkül kell elvégezni.

2.2.1.1.1.3. A vizsgálat hidegen végzett 1. szakaszának és a vizsgálat melegen végzett 2. szakaszának minden egyes elemi ciklusa hét műveletből áll (alapjárat, gyorsítás, állandó sebesség, lassítás, állandósult üzemiállapot, lassítás, alapjárat). A vizsgálat hideg és meleg szakasza alatt egyaránt a kipufogógázokat friss levegővel kell hígítani úgy, hogy a keverék áramlási térfogata állandó maradjon.

2.2.1.1.1.4. Az I. típusú vizsgálat során:

2.2.1.1.1.4.1. A vizsgálat hidegen végzett 1. szakasza alatt a kipufogógáz és a hígító levegő keverékéből vett mintát az 1. sz. tasakba kell gyűjteni. Egy külön 2. sz. tasakba kell gyűjteni a vizsgálat melegen végzett 2. szakasza alatt a kipufogógáz és a hígító levegő keverékéből folyamatosan vett mintát. Az 1. és a 2. tasak szén-monoxid-, összes szénhidrogén-, nitrogén-oxid- és szén-dioxid-tartalmát egymást követően, külön kell meghatározni.

2.2.1.1.1.4.2. Meg kell mérni mindkét tasakban a keverék teljes térfogatát, és az értékeket a tasakokban lévő teljes gáztérfogat megállapítása érdekében össze kell adni.

2.2.1.1.1.4.3. Minden egyes vizsgálati szakasz végén fel kell jegyezni a görgővel meghajtott összegező fordulatszámológóról leolvasható, ténylegesen megtett utat.

2.2.1.1.2. A vizsgálatra az 1. függelékben ismertetett vizsgálati eljárással kerül sor. A gázokat össze kell gyűjteni és meghatározott módszerek szerint kell elemezni.

2.2.1.1.3. A 2.2.1.1.4. pont rendelkezéseire is figyelemmel, a vizsgálatot háromszor kell elvégezni. A szén-monoxid, szénhidrogének és nitrogén-oxidok tömegére az egyes vizsgálatok alkalmával kapott értékeknek kisebbnek kell lenniük a következő táblázatban megadott Euro 3 határértékeknek.

2.2.1.1.3.1. 1. táblázat

Az L1e, L2e és L6e jármű-kategóriák Euro 3 kibocsátási határértékei

A jármű alkatrész-típusjóváhagyása és a gyártás megfelelősége	
CO (g/km)	HC + NO _x (g/km)
L ₁	L ₂
1 ⁽¹⁾	1,2

⁽¹⁾ A szén-monoxid tömegére vonatkozó határérték 3,5 g/km a háromkerekű segédmotoros kerékpárok (L2e) és a könnyű négykerekű motorkerékpárok (L6e) esetében.

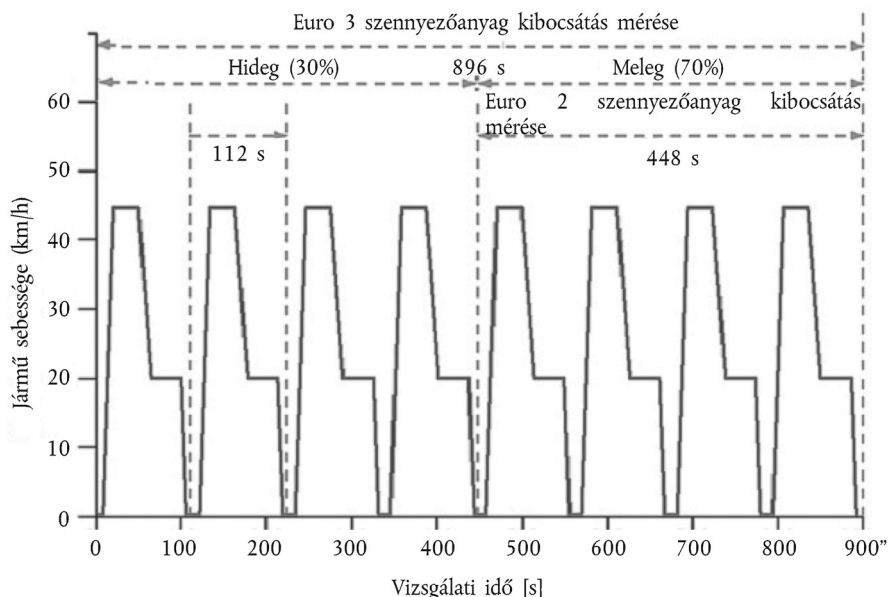
2.2.1.1.3.2. Azonban a fent említett minden egyes szennyező anyag tekintetében a három eredmény közül egy legfeljebb 10 %-kal meghaladhatja az adott segédmotoros kerékpárra előírt határértéket, feltéve, hogy a három eredmény számtani átlaga az előírt határérték alatt marad. Ha több szennyező anyag haladja meg az előírt határértékeket, közömbös, hogy ez ugyanazon vizsgálat vagy különböző vizsgálatok során következett-e be.

- 2.2.1.1.4. A 2.2.1.1.3. pontban előírt vizsgálatok száma a következő feltételek mellett csökkenthető, mikor is V_1 az első vizsgálat és V_2 a második vizsgálat eredménye minden egyes, az abban a pontban említett szennyező anyagra.
- 2.2.1.1.4.1. Csak egy vizsgálat szükséges, ha $V_1 \leq 0,70$ L minden szóban forgó szennyezőre.
- 2.2.1.1.4.2. Csak két vizsgálat szükséges, ha $V_1 \leq 0,85$ L minden szóban forgó szennyezőre, és ha legalább egy szennyezőnél $V_1 > 0,70$ L. Továbbá minden szóban forgó szennyezőre a V_2 -nek teljesítenie kell a $V_1 + V_2 < 1,70$ L és $V_2 < L$ feltételt.
- 2.2.1.1.5. Az I. típusú Euro 3 vizsgálat 2.2.1.1.3.1. pontban meghatározott határértékeinek és az I. típusú vizsgálat ebben a mellékletben megadott követelményeinek megfelelő L1e, L2e vagy L6e kategóriájú járműveket az Euro 3 normának megfelelő járműként kell jóváhagyni.
- 2.2.1.2. II. típusú vizsgálat (szén-monoxid- és elégtelen szénhidrogén kibocsátás vizsgálata üresjáratú fordulat-számon).
- 2.2.1.2.1. A motor által alajáraton kibocsátott szén-monoxid és elégtelen szénhidrogén tömegét egy percen át kell mérni.
- 2.2.1.2.2. Ezt a vizsgálatot a 2. függelékben ismertetett eljárásnak megfelelően kell elvégezni.”
- b) Az 1. függelék 4.2–4.2.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:
- „4.2. **A gázgyűjtő berendezés**
- A gázgyűjtő berendezés a következő egységekből áll (lásd a 2. és 3. alfüggeléket):
- 4.2.1. Egy berendezés a vizsgálat során keletkezett kipufogógázok összegyűjtésére, mialatt a segédmotoros kerékpár kipufogó nyílásánál (nyílásainál) fennmarad a légköri nyomás.
- 4.2.2. A kipufogógáz-gyűjtő berendezést és a kipufogógáz-mintavevő rendszert összekötő cső. Ez az összekötő cső és a kipufogógáz-gyűjtőberendezés rozsdamentes acélból vagy más olyan anyagból készül, amely nincs hatással az összegyűjtött gázok összetételére és elbírja a gázok hőmérsékletét.
- 4.2.3. A hígított gázok beszívására szolgáló berendezés. Ez a berendezés garantálja az elegendő térfogatú folyamatos áramlást a teljes gázmenyiség beszívásának biztosítására.”
- c) Az 1. függelék 4.2.4.–4.2.8. pontja helyébe a következő szöveg lép:
- „4.2.4. A gázgyűjtő berendezés külsejéhez csatlakoztatott mintavevő szonda, amely a vizsgálat tartama alatt szivattyú, szűrő és egy áramlásmérő közbeiktatásával folyamatosan mintát tud venni a hígító levegőből.
- 4.2.5. A hígított gázok áramlásával szembe fordított mintavevő szonda a vizsgálat alatt a keverékből történő mintavételre, állandó térfogatáram mellett, szükség esetén szűrő, áramlásmérő és egy szivattyú alkalmazásával. A két fent leírt mintavevő-rendszerben a gázok minimális térfogatárama legalább 150 l/h.
- 4.2.6. A fent leírt mintavevő körökben elhelyezett háromutas szelepek, amelyek a mintát vagy az atmoszférába engedik, vagy a vizsgálat alatt a megfelelő mintavételi tasakokba.
- 4.2.7. Szívárgásmentes mintavételi tasakok a kipufogógáz és a hígító levegő keverékének összegyűjtésére. A tasakokat az érintett szennyezők nem károsíthatják, és térfogatuknak elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy ne kelljen megszakítani a mintavételi rendes folyamatát. Legalább egy külön mintavételi tasaknak (1. sz. tasak) kell rendelkezésre állnia a hidegen végzett 1. szakaszhoz, és egy külön tasaknak (2. sz. tasak) a melegen végzett 2. szakaszhoz.
- 4.2.7.1. Mindegyik mintavételi tasakon automatikus zárószerkezetnek kell lennie, amelyet gyorsan és szorosan lehet lezárni a mintavevő körben vagy az elemző körben a vizsgálat végén.
- ”

- 4.2.7.1.1. Az 1. sz. tasak zárószervezetét az I. típusú vizsgálat kezdete után 448 másodperccel kell lezárni.
- 4.2.7.1.2. A 2. sz. tasak zárószervezetét az 1. sz. tasak lezárása után azonnal ki kell nyitni, és az I. típusú vizsgálat kezdete után 896 másodperccel újra le kell zárni.
- 4.2.8. Valamilyen módszerrel mérni kell a mintavevő berendezésen a vizsgálat alatt áthaladó hígított gázok teljes mennyiségét. A kipufogógáz-hígító rendszernek meg kell felelnie a 83. sz. ENSZ-EGB-előírás I. melléklete 6. fejezete 2. függeléke követelményeinek.

- 4.2.9. 1. ábra

Az L1e, L2e vagy L6 kategóriájú járművek szennyezőanyag-kibocsátásának Euro 3 normához történő mintavétele az Euro 2 normához történő mintavétellel összevetve



- d) Az 1. függelék az alábbi 4.3.3. ponttal egészül ki:

„4.3.3. Az elemző berendezésnek képesnek kell lennie az 1. sz. és 2. sz. tasakban felfogott kipufogógáz és hígítógáz keveréke mintájának független mérésére.”

- e) Az 1. függelék 5.4–5.4.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„5.4. **A vizsgálati jármű előkészítése**

- 5.4.1. A vizsgálati jármű gumiabroncsai nyomásának a gyártó által, úton történő normál használatra előírt nyomásnak kell lennie. Azonban ha a görgők átmérője 500 mm-nél kisebb, a gumiabroncsok nyomása 30–50 %-kal megnövelhető.
- 5.4.2. A tüzelőanyag-tartály(oka)t az adott leeresztő nyílásokon keresztül le kell üríteni és fel kell tölteni a IV. mellékletben meghatározott vizsgálati tüzelőanyaggal.
- 5.4.3. A vizsgálati járművet a vizsgálat helyszínére kell vinni és azon a következő műveleteket kell végrehajtani:”.

- f) Az 1. függelék a következő 5.4.3.1–5.4.3.5. ponttal egészül ki:

- „5.4.3.1. A vizsgálati járművel fel kell hajtani a járműfékpadra, illetve azt arra fel kell tolni, és azt a 2.1. pontban ismertetett vizsgálati cikluson át működtetni kell. A vizsgálati járműnek nem kell hidegnek lennie, és a jármű használható a fékpad teljesítményének beállítására.
- 5.4.3.2. A hajtó kerék terhelésének ± 3 kg túréssal azonosnak kell lennie a jármű rendes úti terhelésével, beleszámítva a felegyenesedve ülő 75 ± 5 kg-os vezetőt is.
- 5.4.3.3. A 2.1. pontban meghatározott vizsgálati ciklus próbafutását el lehet végezni a vizsgálati pontokon – feltéve, hogy ennek során nem kerül sor kibocsátási mintavételre – a fojtószelep azon minimális beállításának meghatározására, amely a megfelelő sebesség-idő viszony fenntartásához szükséges.

- 5.4.3.4. A kondicionálási területen való elhelyezés előtt a vizsgálati járművön négy egymást követő, a 2.1. pontban meghatározott műveleti ciklust kell lefolytatni, amelyek mindegyike 112 másodpercig tart. Ezt az előkészítő vizsgálati ciklust az 5.1. és 5.2. pontban meghatározott fékpadbeállításokkal kell elvégezni. Az előkészítő vizsgálati ciklus során nem előírás a jármű kipufogócsövén keresztül kibocsátott szennyező anyagok mérése.
- 5.4.3.5. Az előkészítés befejezése utáni öt percen belül a vizsgálati járművet le kell venni a fékpadról, és azt a kondicionálási területre kell járó vagy leállított motorral áthelyezni és ott leparkolni. A kondicionálási területen a környezeti hőmérsékletet be kell szabályozni $298\text{ K} \pm 5\text{ K}$ szintre. A járművet itt a hidegindítással végzett I. típusú vizsgálat megkezdése előtt legalább 6 és legfeljebb 36 óráig vagy addig kell tárolni, amíg a motorolaj T_{Olaj} hőmérséklete, a hűtőfolyadék $T_{\text{Hűtő}}$ hőmérséklete vagy a gyújtógyertya tömítésének/tömítőgyűrűjének T_{SP} hőmérséklete (csak léghűtéses motoroknál) el nem éri a kondicionálási terület levegőjének hőmérsékletét. A vizsgálati jegyzőkönyvben fel kell tüntetni, hogy melyik kritériumot választották.”
- g) Az 1. függelék 7.1–7.1.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:
- „7.1. **Mintavétel**
- 7.1.1. A mintavétel a vizsgálat megkezdésekor indul, amint azt a 6.2.2. pont előírja.
- 7.1.2. Az 1. sz. és 2. sz. mintavételi tasakot légmentesen le kell zárni, és a 4.2.7.1. pontban meghatározott zárási sorrendet kell követni. A tasakok a vizsgálat hidegen végzett 1. szakasza és a melegen végzett 2. szakasza során nem lehetnek összekötve.
- 7.1.3. Az utolsó ciklus után a hígított kipufogógázok és a hígító levegő összegyűjtésére szolgáló berendezést le kell zárni, és a motor által termelt gázokat az atmoszférába kell kiengedni.”
- h) Az 1. függelék 7.2.4. pontjának helyébe a következő rendelkezés lép:
- „7.2.4. A hígítottkipufogógáz-minták és a tasakokba gyűjtött hígító levegő HC-, CO-, NO_x- és CO₂-koncentrációját a mérőkészülék által mutatott vagy feljegyzett értékek alapján kell meghatározni a helyes kalibrációs görbék alkalmazásával.”
- i) Az 1. függelék 8–8.4.1. pontja helyébe a következő szöveg lép:
- „8. A KIBOCSÁTOTT GÁZNEMŰ SZENNYEZŐ ANYAGOK MENNYISÉGÉNEK MEGHATÁROZÁSA
- 8.1. A CO₂ és a CO, HC, NO_x gáznemű szennyező anyagok tömegét külön kell meghatározni az 1. sz. és a 2. sz. tasakra, a 8.2–8.6. pontnak megfelelően.
- 8.2. A vizsgálat alatt kibocsátott szén-monoxid tömege a következő képlettel határozható meg:
- $$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$
- ahol:
- 8.2.1. CO_m a vizsgálat alatt kibocsátott szén-monoxid tömege, g/km-ben kifejezve, amelyet mindegyik szakaszra külön kell kiszámítani;
- 8.2.2. S_x a ténylegesen megtett út km-ben kifejezve, amely a fordulatszámólóról leolvasott összes fordulat számának a henger kerületével való megszorzásából adódik;
- ahol:
- X = 1 a hidegen végzett 1. szakaszra;
- X = 2 a melegen végzett 2. szakaszra;
- 8.2.3. d_{CO} a szén-monoxid sűrűsége 273,2 K (0 °C) hőmérsékleten és 101,3 kPa nyomáson (= $1,250 \cdot 10^3\text{ g/m}^3$);
- 8.2.4. CO_c a szén-monoxid térfogat-koncentrációja a hígított gázokban, milliomodrészen (ppm) kifejezve, és a hígító levegő szennyezettségét figyelembe véve korrigálva:

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

ahol:

- 8.2.4.1. CO_e az S_a tasakban összegyűjtött hígítottgázminta szén-monoxid-koncentrációja ppm-ben mérve;
- 8.2.4.2. CO_d az S_b tasakban összegyűjtött hígítólevegő-minta szén-monoxid-koncentrációja ppm-ben mérve;
- 8.2.4.3. DF a 8.6. pontban meghatározott együttható;
- 8.2.5. V a hígított gázok $\text{m}^3/\text{szakasz}$ mértékegységben megadott térfogata 273,2 K (0 °C) referencia-hőmérsékleten és 101,3 kPa referencianyomáson:

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

ahol:

- 8.2.5.1. V_0 a P_1 szivattyú által egyetlen fordulat alatt kiszorított gáz $\text{m}^3/\text{fordulatban}$ kifejezett térfogata. Ez a térfogat függ magának a szivattyúnak a szívó- és nyomócsonkja között fennálló nyomáskülönbségtől;
- 8.2.5.2. N a P_1 szivattyú által az egyes szakaszok négy elemi vizsgálati ciklusa alatt megtett fordulatok száma;
- 8.2.5.3. P_a a légköri nyomás kPa-ban kifejezve;
- 8.2.5.4. P_i az átlagos nyomás a vizsgálat alatt a P_1 szivattyú szívócsonkjában, kPa-ban kifejezve;
- 8.2.5.5. T_p (°C) a hígított gázok hőmérséklete a vizsgálat alatt a P_1 szivattyú szívócsonkjában mérve.
- 8.3. A segédmotoros kerékpár vizsgálat alatt kiáramló kipufogógázaiban lévő elégtelen szénhidrogének tömege a következő képlettel számítható:

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

ahol:

- 8.3.1. HC_m a vizsgálat alatt kibocsátott szénhidrogének tömege, g-ban kifejezve, amelyet mindegyik szakaszra külön kell kiszámítani;
- 8.3.2. S_x a 8.2.2. pontban meghatározott távolság;
- 8.3.3. d_{HC} a szénhidrogének sűrűsége 273,2 K (0 °C) hőmérsékleten és 101,3 kPa nyomáson (benzin esetében (E5) ($\text{C}_{10}\text{H}_{1,89}\text{O}_{0,016}$)) (= 631 g/ m^3);
- 8.3.4. HC_c a hígított gázok koncentrációja ppm szénegyenértékben kifejezve, és a hígító levegő szennyezettségét figyelembe véve korrigálva:

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

ahol:

- 8.3.4.1. HC_e az S_a tasakban összegyűjtött hígítottgázminta szénhidrogén-koncentrációja ppm szénegyenértékben kifejezve;
- 8.3.4.2. HC_d az S_b tasakban összegyűjtött hígítólevegő-minta szénhidrogén-koncentrációja ppm szénegyenértékben kifejezve;
- 8.3.4.3. DF a 8.6. pontban meghatározott együttható;
- 8.3.5. V a 8.2.5. pontban meghatározott térfogat;

- 8.4. A segédmotoros kerékpár vizsgálat alatt kiáramló kipufogógázaiban lévő nitrogén-oxidok tömege a következő képlettel számítható:

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

ahol:

- 8.4.1. NO_{xm} a vizsgálat alatt kibocsátott nitrogén-oxidok tömege, g-ban kifejezve, amelyet mindegyik szakaszra külön kell kiszámítani;

j) Az 1. függelék a következő 8.4.2.–8.6.3. ponttal egészül ki:

- „8.4.2. S_x a 8.2.2. pontban meghatározott távolság;

- 8.4.3. d_{NO_2} a nitrogén-oxidok sűrűsége a kipufogógázokban, NO_2 egyenértékben kifejezve, 273,2 K (0 °C) hőmérsékleten és 101,3 kPa nyomáson (= $2,050 \cdot 10^3$ g/m³);

- 8.4.4. NO_{xc} a hígított gázokban lévő nitrogén-oxidok koncentrációja ppm-ben kifejezve, és a hígító levegő szennyezettségét figyelembe véve korrigálva:

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

ahol:

- 8.4.4.1. NO_{xe} az S_a tasakban összegyűjtött hígítottgázminta nitrogén-oxid-koncentrációja ppm-ben kifejezve;

- 8.4.4.2. NO_{xd} az S_b tasakban összegyűjtött hígítólevegő-minta nitrogén-oxid-koncentrációja ppm-ben kifejezve;

- 8.4.4.3. DF a 8.6. pontban meghatározott együttható;

- 8.4.5. K_h a páratartalmat figyelembe vevő korrekciós tényező

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

ahol:

- 8.4.5.1. H az abszolút páratartalom (gramm víz)/(kg száraz levegő) mértékegységben kifejezve:

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

ahol:

- 8.4.5.1.1. U a százalékosan kifejezett páratartalom;

- 8.4.5.1.2. P_d a telített vízgőz nyomása kPa-ban kifejezve, a vizsgálat hőmérsékletén;

- 8.4.5.1.3. P_a a légköri nyomás kPa-ban;

- 8.4.6. V a 8.2.5. pontban meghatározott térfogat;

- 8.5. Szén-dioxid (CO_2)

A jármű vizsgálat alatt kiáramló kipufogógázaiban lévő szén-dioxid tömege a következő képlettel számítható:

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

ahol:

- 8.5.1. CO_{2m} a vizsgálatrész alatt kibocsátott szén-dioxid tömege, g-ban kifejezve, amelyet mindegyik szakaszra külön kell kiszámítani;
- 8.5.2. S_x a 8.2.2. pontban meghatározott távolság;
- 8.5.3. V a 8.2.5. pontban meghatározott térfogat;
- 8.5.4. d_{CO_2} a szén-dioxid sűrűsége 273,2 K (0 °C) hőmérsékleten és 101,3 kPa nyomáson, $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$;
- 8.5.5. CO_{2c} a hígított gázok koncentrációja százalékos szénegyenértékben kifejezve, és a hígító levegő szennyezettségét figyelembe véve a következő egyenlettel korrigálva:

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

ahol:

- 8.5.5.1. CO_{2e} az S_A tasak(ok)ban összegyűjtött hígítottgázminta szén-dioxid-koncentrációja százalékban kifejezve;
- 8.5.5.2. CO_{2d} az S_B tasak(ok)ban összegyűjtött hígítólevegő-minta szén-dioxid-koncentrációja százalékban kifejezve;
- 8.5.5.3. DF a 8.6. pontban meghatározott együttható;
- 8.6. DF a következő képlettel kifejezett tényező:

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

ahol:

- 8.6.1. C_{CO_2} = a mintavevő zsákokban lévő hígított kipufogógáz CO_2 koncentrációja térfogatszázalékban kifejezve;
- 8.6.2. C_{HC} = a mintavevő zsákokban lévő hígított kipufogógáz szénhidrogén-koncentrációja ppm szénegyenértékben kifejezve;
- 8.6.3. C_{CO} = a mintavevő zsákokban lévő hígított kipufogógáz CO koncentrációja ppm-ben kifejezve."

k) Az 1. függelék 9. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„9. A vizsgálati eredmények bemutatása:

A hidegen végzett szakasz (átlagos) eredménye legyen R_{X1} (g-ban), a melegen végzett szakasz (átlagos) eredménye pedig R_{X2} (g-ban). E kibocsátási eredményeknek a felhasználásával az I. típusú vizsgálat végső eredményét (R_X , g/km-ben) a következő egyenlettel kell kiszámítani:

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

ahol:

$X = HC, CO, NO_x$ vagy CO_2

$R_{HC_hideg} = HC_{tömeg_hideg_1_szakasz}$ (g-ban) és $R_{HC_meleg} = HC_{tömeg_meleg_2_szakasz}$ (g-ban), lásd a 8.3 pontban megadott képletet.

$R_{CO_hideg} = CO_{tömeg_hideg_1_szakasz}$ (g-ban) és $R_{CO_meleg} = CO_{tömeg_meleg_2_szakasz}$ (g-ban), lásd a 8.2 pontban megadott képletet.

$R_{NOx_hideg} = NO_{xtömeg_hideg_1_szakasz}$ (g-ban) és $R_{NOx_meleg} = NO_{xtömeg_meleg_2_szakasz}$ (g-ban), lásd a 8.4 pontban megadott képletet.

$R_{CO2_hideg} = CO_{2tömeg_hideg_1_szakasz}$ (g-ban) és $R_{CO2_meleg} = CO_{2tömeg_meleg_2_szakasz}$ (g-ban), lásd a 8.5. pontban megadott képletet.

S_T : teljes vizsgálati távolság = $S_1 + S_2$, az L1e, L2e vagy L6e vizsgálati jármű által ténylegesen megtett távolság a hidegen végzett 1. szakasz és a melegen végzett 2. szakasz teljes vizsgálati ciklusában.”

l) Az 1. függelék a következő 10. ponttal egészül ki:

„10. Üzemanyag-fogyasztás

Az üzemanyag-fogyasztást a 9. pont szerinti vizsgálati eredmények felhasználásával a következők szerint kell kiszámítani:

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

ahol:

FC = 100 km alatti üzemanyag-fogyasztás literben;

D = a vizsgálati üzemanyag sűrűsége kg/l-ben 288,2 K (15 °C) hőmérsékleten.”

m) A melléklet a következő 3. függelékkel egészül ki:

„3. függelék

Kartergáz-kibocsátás és a CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási vizsgálatok eredményének értelmezése

1. A típusjóváhagyásban részesített L1e, L2e és L6e kategóriájú járművek kartergáz-kibocsátása zéró. Kartergáz-kibocsátás semelyik L kategóriájú jármű hasznos élettartama során nem kerülhet közvetlen a környezeti légkörbe.
2. Az L1e, L2e és L6e kategóriájú járművek I. típusú CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási vizsgálatainak értelmezése
 - 2.1. A típus-jóváhagyási értéként elfogadott CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékek a gyártó által megadott értékek, feltéve, hogy azok nem haladják meg több mint négy százalékkal a műszaki szolgálat által mért értékeket. A mért értékek ennél korlátozás nélkül alacsonyabbak lehetnek.
 - 2.2. Ha a mért CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékek négy százaléknál nagyobb mértékben meghaladják a gyártó által megadott CO₂-kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási értékeket, akkor ugyanazzal a járművel újabb vizsgálatot kell végezni.
 - 2.3. Ha a két vizsgálati eredmény átlaga nem haladja meg négy százaléknál nagyobb mértékben a gyártó által megadott értéket, akkor a gyártó által megadott értéket kell típus-jóváhagyási értéknek tekinteni.
 - 2.4. Ha a két vizsgálati eredmény átlaga még mindig több mint négy százalékkal meghaladja a megadott értéket, ugyanazzal a járművel végső vizsgálatot kell végezni. A három vizsgálat eredményeinek átlagát kell típus-jóváhagyási értéknek tekinteni.”
2. Az 5. fejezet II. mellékletének 2.2.1.1.7. pontja a következőképpen módosul:

„2.2.1.1.7. A rögzített adatokat a 2002/24/EK irányelv VII. mellékletében említett dokumentum megfelelő pontjaiban kell feljegyezni. A megfelelő Euro-szintet a 2002/24/EK irányelv IV. mellékletének 46.2. pontjában kell feljegyezni, az ehhez a ponthoz fűzött lábjegyzetben meghatározott szabályok szerint.”
3. Az 5. fejezet IV. mellékletének helyébe a következő szöveg lép:

„IV. MELLÉKLET

A REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK ELŐÍRÁSAI

A benzin (E5) és dízel (B5) referencia-tüzelőanyagokat a 692/2008/EK bizottsági rendelet (*) IX. melléklete A. szakaszának megfelelően kell meghatározni.

(*) HL L 199., 2008.7.28., 1. o.”

II. MELLÉKLET

1. A 2002/24/EK irányelv IV. melléklete a következőképpen módosul:

a) a 46. pont a következőképpen módosul:

„46. Kipufogógáz-kibocsátás ⁽¹¹⁾

46.1. Euro-szint: (1) 2 vagy (3) ⁽¹²⁾

46.2. I. típusú vizsgálat: CO: g/km HC: g/km NO_x g/km HC + NO_x: g/km ⁽¹³⁾

46.3. II. típusú vizsgálat: CO ⁽¹³⁾: g/min HC ⁽¹³⁾: g/min

CO ⁽¹⁴⁾: térfogat%

A kompressziós gyújtású motorok által okozott látható légszennyezés:

az abszorpciós együttható korrigált értéke: m⁻¹.”

b) A következő 12., 13. és 14. lábjegyzettel egészül ki:

„⁽¹²⁾ A megfelelő irányelv és a jóváhagyásra vonatkozó legutolsó módosító jogi aktus számától függően az Euro 1, 2 vagy 3 szintnek való megfelelést a következő módon kell meghatározni:

Az Euro-szint feltüntetése a jóváhagyó hatóság választása szerint, a következő időpont előtt megadott jóváhagyások tekintetében: 2013. december 11.

A 97/24/EK irányelv 5. fejezete I. mellékletének 2.2.1.1.3. táblázatában a határértékek első sorának teljesítése az »Euro 1« szintnek, míg a második sorának teljesítése az »Euro 2« szintnek való megfelelést jelenti.

A 97/24/EK irányelv 5. fejezete I. mellékletének teljes körű teljesítése – amely kiterjed a 2013/60/EU bizottsági irányelv (HL L 329., 2013.12.10., 15. o.) I. mellékletében meghatározott vizsgálati módszertannal kombinált »Euro 2« szintnek való megfelelésre is – az »Euro 3« szintnek való megfelelést jelenti.

A 97/24/EK irányelv 5. fejezete II. mellékletének 2.2.1.1.5. táblázatában

— a 2.2.1.1.5. táblázat A. részében az I. osztályra (< 150 cm³) és a II. osztályra (≥ 150 cm³) vonatkozó határértékek teljesítése az »Euro 2« szintnek való megfelelést jelenti,

— a 2.2.1.1.5. táblázat B. részében az I. osztályra (< 150 cm³) és a II. osztályra (≥ 150 cm³) vonatkozó határértékek teljesítése az »Euro 3« szintnek való megfelelést jelenti,

— a 2.2.1.1.5. táblázat C. részében az I. osztályra (v_{max} < 130 km/h) és a II. osztályra (v_{max} ≥ 130 km/h) vonatkozó határértékek teljesítése az »Euro 3« szintnek való megfelelést jelenti.

⁽¹³⁾ Csak a 97/24/EK irányelv 2013/60/EU irányelvvel módosított rendelkezéseinek megfelelő L1e, L2e és L6e kategóriájú járművek esetében.

⁽¹⁴⁾ Csak a 2002/24/EK irányelv 1. cikkének hatálya alá tartozó L kategóriájú járművek esetében, az L1e, L2e és L6e kategóriájú járművek kivételével.”

2. A 2002/24/EK irányelv VII. melléklete a következőképpen módosul:

a) A 2–2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. A kibocsátási vizsgálatok eredményei

A típusjóváhagyásra vonatkozó irányelv és módosító jogi aktusainak száma. A két vagy több végrehajtási szakaszban megvalósuló irányelvek esetében meg kell adni a végrehajtási szakaszt és az Euro-szintet is:

Változat/kivétel:

Euro-szint ⁽¹⁾:

2.1. I. típusú vizsgálat

CO: g/km

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

2.2. II. típus

CO (g/min) ⁽²⁾HC (g/min) ⁽²⁾CO (térfogat%) ⁽³⁾ szokásos alapijárat fordulatszámánAdja meg az alapijárat fordulatszámot ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:CO (térfogat%) ⁽³⁾ magas alapijárat fordulatszámán:Adja meg az alapijárat fordulatszámot ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:Motorolaj hőmérséklete ⁽³⁾ ⁽⁵⁾:";

b) A 2002/24/EK irányelv VII. mellékletében a lábjegyzetek a következőképpen módosulnak:

„⁽¹⁾ Lásd a IV. melléklet 12. lábjegyzetét.⁽²⁾ Csak az L1e, L2e és L6e jármű-kategóriák esetében.⁽³⁾ Csak a 2002/24/EK irányelv 1. cikkének hatálya alá tartozó L kategóriájú járművek esetében, az L1e, L2e és L6e kategóriájú járművek kivételével.⁽⁴⁾ Adja meg a mérés tűréshatárát.⁽⁵⁾ Csak négyütemű motorokra vonatkozik.”

III. MELLÉKLET

3. A 2009/67/EK irányelv I–VI. melléklete a következőképpen módosul:

1. A mellékletek jegyzéke a következőképpen módosul:

- a) a II. melléklet 1. és 2. függelékére való hivatkozást el kell hagyni;
- b) a IV. melléklet 1. és 2. függelékére való hivatkozást el kell hagyni.

2. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az A. rész a következő 16–18. ponttal egészül ki:

„16. *nappali menetjelző lámpa*

menetirányban előre néző olyan lámpa, amelynek az a rendeltetése, hogy a haladó járművet nappal jobban láthatóvá tegye;

17. *indító/leállító rendszer*

a motort az alapjáratú üzem csökkentése céljából automatikusan leállító és indító rendszer, amely ezáltal csökkenti a tüzelőanyag-fogyasztást, a szennyező anyag- és CO₂-kibocsátást;

18. *gépjármű főkapcsolója*

az a készülék, amellyel a gépjármű fedélzeti elektronikai rendszerét kikapcsolt állapotból (amikor a gépjármű parkol, a vezető pedig nincs jelen) rendes üzemmódba kapcsolják.”

b) A B. rész 10. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„10. Az elektromos csatlakozást úgy kell kialakítani, hogy az első helyzetjelző lámpa –első helyzetjelző lámpa hiányában a tompított fényszóró –, a hátsó helyzetjelző lámpa és a hátsó rendszámtábla-megvilágító lámpa csak egyidejűleg legyen be- és kikapcsolható.

A járműveket fel kell szerelni a következőkkel:

- nappali menetjelző lámpák, vagy
- tompított fényszórók, amelyek a jármű főkapcsolójának bekapcsolásakor automatikusan bekapcsolnak”.

c) A B. rész 11. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„11. Külön előírások hiányában az elektromos csatlakozásokat úgy kell kialakítani, hogy a távolsági fényszórót, a tompított fényszórót és a ködfényszórót csak akkor lehessen bekapcsolni, ha a 10. pontban említett lámpák szintén be vannak kapcsolva. Mindazonáltal e követelmény nem alkalmazandó a távolsági és a tompított fényszóróra, ha az azokkal adott figyelmeztető fényjelzés a tompított vagy távolsági fényszóró rövid idejű ismétlődő felvillantása vagy a tompított és a távolsági fényszóró rövid időtartamú váltakozó felvillantása.”

d) A B. rész a következő 15–17. ponttal egészül ki:

„15. Az L1e és L3e kategóriájú járműveket fel lehet szerelni további hátsó és oldalsó fényvisszaverő eszközökkel és anyagokkal, feltéve, hogy ezek nem csökkentik a kötelező világító és fényjelző berendezések hatékonyságát. Különösen a csomagtartók és a nyeregtáskák szerelhetők fel fényvisszaverő anyagokkal, amennyiben azok színe megegyezik a járművön az adott helyen elhelyezett világító berendezés színével.

16. Egyetlen jármű sem szerelhető fel olyan kiegészítő fényforrással, amely a szokásos vezetési feltételek mellett közvetlenül és/vagy közvetve érzékelhető irányba bocsát ki fényt, a kezelőszervek, a visszajelző vagy jelző lámpák vagy az utasfülke megvilágítása célját szolgáló fényforrások kivételével.

17. Amennyiben az automatikusan bekapcsoló fényszóró vagy nappali menetjelző lámpa működtetése járó motorhoz kötött, ezt úgy kell kialakítani, hogy a főkapcsoló működtetéséhez kapcsolódjon. Vonatkozik ez különösen az elektromos vagy más alternatív meghajtású rendszerekkel, valamint az automatikus indító/leállító rendszerrel felszerelt járművekre.”

3. A II. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az 1–1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. Az L1e kategóriájú járműveknek meg kell felelniük a 74. sz. ENSZ-EGB-előírás összes vonatkozó követelményének. A legfeljebb 25 km/h legnagyobb tervezési sebességű járműveknek meg kell felelniük a 25 km/h feletti legnagyobb tervezési sebességű járművekre előírt összes vonatkozó követelménynek.

- 1.1. Az L1e kategóriájú járműveket az erre a kategóriára vonatkozó egyedi követelmények hiányában hátsó rendszám táblát megvilágító lámpával kell felszerelni.
- 1.2. Amennyiben a 74. sz. ENSZ-EGB-előírás egyedi követelményeket nem tartalmaz, az L1e kategóriájú járműveket fel lehet szerelni olyan nappali menetjelző lámpákkal, amelyek az automatikusan bekapcsoló fényszórók helyett lépnek működésbe, és amelyek megfelelnek a III. melléklet 6.15–6.15.7. pontja követelményeinek.”
- b) Az 1. és a 2. függelék el kell hagyni.
- c) A 3. függelék új száma 1. függelék, és a mellékletek jegyzékében az erre való hivatkozás megfelelően módosul.
- d) A 4. függelék új száma 2. függelék, és a mellékletek jegyzékében az erre való hivatkozás megfelelően módosul.
- e) A 2. függelék szövege a következő 5.7. ponttal egészül ki:
- „5.7. Hátsó rendszám táblát megvilágító lámpa”.
- f) A 2. függelék 6.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:
- „6.3. Nappali menetjelző lámpa: igen/nem (*)”.
4. A III. melléklet a következőképpen módosul:
- a) A melléklet a következő 1.8. ponttal egészül ki:
- „1.8. Hátsó rendszám táblát megvilágító lámpa”.
- b) A 2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „2.3. Nappali menetjelző lámpa”;
- c) A 6.1.10. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „6.1.10. Bekapcsolás-visszajelző: kötelező távolsági fényszóró felszerelése esetében (nem villogó, kék visszajelző).”
- d) A szöveg a következő 6.1.11. ponttal egészül ki:
- „6.1.11. Egyéb követelmények:
- a kanyarban bedőlésre hajlamos járművek távolsági fényszórói felszerelhetők az 53. sz. ENSZ-EGB-előírás 2.25. szakaszában meghatározott, vízszintes dőlést korrigáló rendszerrel (HIAS), feltéve, hogy az említett előírás HIAS alkalmazására vonatkozó összes követelménye teljesül,
 - az egyidejűleg bekapcsolható fényszórók együttes legnagyobb fényerőssége nem haladhatja meg a 430 000 cd értéket, amely a 100 referenciaértéknek felel meg.”
- e) A 6.2.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „6.2.3.1. Szélességben:
- egy független tompított fényszóró felszerelhető egy másik első lámpa fölé, alá vagy mellé. ha a lámpákat egymás fölé helyezték el, a tompított fényszóró referencia-középpontjának a jármű hosszanti középsíkjaiban kell elhelyezkednie. Ha azok egymás mellett találhatók, referencia-középpontjaiknak a jármű hosszanti középsíkja szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
 - egy másik első lámpával összeépített egyetlen független tompított fényszórót úgy kell elhelyezni, hogy referencia-középpontja a jármű hosszanti középsíkjaiban legyen. Ha azonban a járművet a tompított fényszóró mellett másik első lámpával is felszerelték, a két lámpa referencia-középpontjainak a jármű hosszanti középsíkja szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
 - két olyan tompított fényszórót, amelyek bármelyike egy másik első lámpával van összeépítve, illetve egyik sincs egy másik első lámpával összeépítve, úgy kell felszerelni, hogy referencia-középpontjaik a jármű hosszanti középsíkja szimmetrikusak legyenek,
 - két tompított fényszóró esetében azok világítófelületének külső pereme és a jármű legkülső pontja közötti távolság a 400 mm-t nem haladhatja meg.”
- f) A 6.2.11. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „6.2.11. Egyéb követelmények:
- a kanyarban bedőlésre hajlamos járművek tompított fényszórói felszerelhetők az 53. sz. ENSZ-EGB-előírás 2.25. szakaszában meghatározott, vízszintes dőlést korrigáló rendszerrel (HIAS), feltéve, hogy az említett előírás HIAS alkalmazására vonatkozó összes követelménye teljesül,

- azokat a tompított fényszórókat, amelyek világítófelületének legalacsonyabb pontja a talajszint felett legfeljebb 0,8 m-re van, $-1,0\%$ és $-1,5\%$ kezdeti függőleges dőlésszögre kell beállítani. A gyártó megadhatja a pontos értékeket,
- azokat a tompított fényszórókat, amelyek világítófelületének legalacsonyabb pontja a talajszint felett 0,8 m és 1,0 m között van, $-1,0\%$ és $-2,0\%$ kezdeti függőleges dőlésszögre kell beállítani. A gyártó megadhatja a pontos értékeket,
- azokat a tompított fényszórókat, amelyek világítófelületének legalacsonyabb pontja a talajszint felett több mint 1,0 m-re van, $-1,5\%$ és $-2,0\%$ kezdeti függőleges dőlésszögre kell beállítani. A gyártó megadhatja a pontos értékeket,
- a legfeljebb 2 000 lumen objektív fényáramú fényforrással ellátott, valamint $-1,0\%$ és $-1,5\%$ kezdeti dőlésszögű tompított fényszórók esetében a függőleges dőlésszögnek $-0,5\%$ és $-2,5\%$ között kell maradnia minden terhelési állapotban. A függőleges dőlésszögnek $-1,0\%$ és $-3,0\%$ között kell maradnia, ha a kezdeti dőlésszög $-1,5\%$ és $-2,0\%$ közé van beállítva. A követelmények teljesítésére külső korrekciós eszköz használható, feltéve, hogy a járművel együtt adott szerszámokon kívül más szerszámmra nincs szükség,
- a 2 000 lumennél nagyobb objektív fényáramú fényforrással ellátott, valamint $-1,0\%$ és $-1,5\%$ kezdeti dőlésszögű tompított fényszórók esetében a függőleges dőlésszögnek $-0,5\%$ és $-2,5\%$ között kell maradnia minden terhelési állapotban. A függőleges dőlésszögnek $-1,0\%$ és $-3,0\%$ között kell maradnia, ha a kezdeti dőlésszög $-1,5\%$ és $-2,0\%$ közé van beállítva. E pont követelményeinek teljesítésére használható fényszóró-szintező eszköz, amennyiben annak működése teljesen automatikus és a reakcióideje 30 másodpercnél rövidebb.”

g) A szöveg a következő 6.2.11.1. ponttal egészül ki:

„6.2.11.1. Vizsgálati körülmények:

- a 6.2.11. pont dőlésszögre vonatkozó követelményeit a következőképpen kell igazolni:
 - a jármű az üzemkész állapotnak megfelelő tömeggel és egy 75 kg-os tömeggel a járművezető tömegének helyettesítésére,
 - teljesen megrakott jármű olyan tömegeloszlással, hogy teljesüljenek a gyártó által erre a terhelésre megadott legnagyobb tengelyterhelések,
 - a jármű a járművezető helyettesítésére 75 kg-os tömeggel és további teherrel megrakva, hogy teljesüljön a gyártó által megadott legnagyobb hátsótengely-terhelés, de az első tengelyterhelés ebben az esetben a lehető legalacsonyabb legyen,
- a mérés megkezdése előtt a járművet három alkalommal meg kell lengetni, majd előre- és hátra kell mozgatni, legalább egy teljes kerékelfordulással.”

h) A 6.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.4.1. Száma:

- egy vagy kettő, olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége nem haladja meg az 1 300 mm-t,
- kettő, olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége meghaladja az 1 300 mm-t,
- felszerelhető egy további, S3 vagy S4 kategóriájú féklámpa (azaz egy középen magasra felszerelt féklámpa), amennyiben a 48. sz. ENSZ-EGB-előírás ilyen féklámpák M1 kategóriájú járművekre történő felszerelésére vonatkozó összes követelménye teljesül.”

i) A 6.5.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.5.3.1. Szélességben:

- egy független első helyzetjelző lámpa felszerelhető egy másik első lámpa fölé, alá vagy mellé. Ha a lámpákat egymás fölé helyezték el, az első helyzetjelző lámpa referencia-középpontjának a jármű hosszanti középsíkjában kell elhelyezkednie. Ha azok egymás mellett találhatók, referencia-középpontjaiknak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
- egy másik első lámpával összeépített egyetlen független első helyzetjelző lámpát úgy kell elhelyezni, hogy referencia-középpontja a jármű hosszanti középsíkjában legyen. Ha azonban a járművet az első helyzetjelző lámpa mellett másik első lámpával is felszerelték, a két lámpa referencia-középpontjainak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,

- két olyan első helyzetjelző lámpát, amelyek bármelyike egy másik első lámpával van összeépítve, illetve egyik sincs egy másik első lámpával összeépítve, úgy kell felszerelni, hogy referencia-középpontjaik a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusak legyenek,
- két első helyzetjelző lámpa esetében azok világítófelületének külső pereme és a jármű legkülső pontja közötti távolság a 400 mm-t nem haladhatja meg.”

j) A 6.6.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.6.3.1. Szélességben:

- egy hátsó helyzetjelző lámpát úgy kell a járműre felszerelni, hogy a hátsó helyzetjelző lámpa referencia-középpontja a jármű hosszanti síkjában helyezkedjen el,
- két hátsó helyzetjelző lámpát úgy kell felszerelni a járműre, hogy a hátsó helyzetjelző lámpák referencia-középpontjai a jármű hosszanti síkjára szimmetrikusan helyezkedjenek el,
- két hátsó kerékkel felszerelt és 1 300 mm teljes szélességet meghaladó járművek esetében a világítófelületek külső pereme és a jármű legkülső pontja közötti távolság a 400 mm-t nem haladhatja meg.”

k) A 6.7.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.7.3.1. Szélességben:

- egy hátsó fényvisszaverő esetében azt úgy kell a járműre felszerelni, hogy referencia-középpontja a jármű hosszanti síkjában legyen,
- két hátsó fényvisszaverő esetében azokat úgy kell a járműre felszerelni, hogy azok referencia-középpontjai a jármű hosszanti síkjára szimmetrikusan helyezkedjenek el,
- két hátsó fényvisszaverő esetében azok világítófelületének külső pereme és a jármű legkülső pontja közötti távolság a 400 mm-t nem haladhatja meg.”

l) A szöveg a következő 6.15–6.15.7. ponttal egészül ki:

„6.15. Nappali menetjelző lámpa

6.15.1. Száma:

- egy vagy kettő, olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége nem haladja meg az 1 300 mm-t,
- kettő, olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége meghaladja az 1 300 mm-t.

6.15.2. Elrendezés:

- nincs meghatározott követelmény.

6.15.3. Elhelyezés:

6.15.3.1. Szélességben:

- egy független nappali menetjelző lámpa felszerelhető az egyik első lámpa fölé, alá vagy mellé. Ha a lámpákat egymás fölé helyezték el, a nappali menetjelző lámpa referencia-középpontjának a jármű hosszanti középsíkjában kell elhelyezkednie. Ha azok egymás mellett találhatók, referencia-középpontjaiknak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
- egy másik első lámpával összeépített egyetlen független nappali menetjelző lámpát úgy kell elhelyezni, hogy referencia-középpontja a jármű hosszanti középsíkjában legyen. Ha azonban a járművet a nappali menetjelző lámpa mellett másik első lámpával is felszerelték, a két lámpa referencia-középpontjainak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
- két olyan nappali menetjelző lámpát, amelyek bármelyike egy másik első lámpával van összeépítve, illetve egyik sincs egy másik első lámpával összeépítve, úgy kell felszerelni, hogy referencia-középpontjaik a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusak legyenek,
- a világítófelület belső peremeinek legalább 500 mm távolságra kell egymástól lenniük olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége meghaladja az 1 300 mm-t.

6.15.3.2. Magasságban:

- a talajszint felett legalább 250 mm és legfeljebb 1 500 mm.

6.15.3.3. Hosszirányban:

- a jármű elején. Ez a követelmény akkor tekinthető teljesítettnek, ha a kibocsátott fény a visszapillantó tükrön és/vagy a jármű egyéb fényvisszaverő felületén visszatükröződve a jármű vezetőjét sem közvetlenül, sem közvetve nem zavarja.

6.15.3.4. Távolság:

- ha az első irányjelző lámpák és bármely nappali menetjelző lámpa távolsága legfeljebb 40 mm, az adott oldali nappali menetjelző lámpa elektromos kialakításának olyannak kell lennie, hogy az:
 - kikapcsolt állapotban legyen, vagy
 - fényerőssége legfeljebb 140 cd-re csökkenjen

az adott első irányjelző lámpa működtetésének teljes időtartamára (a működési ciklus alatt és a ciklusok között is).

6.15.4. Geometriai láthatóság:

- $\alpha = 10^\circ$ felfelé és 10° lefelé,
- $\beta = 20^\circ$ jobbra és balra, ha csak egy nappali menetjelző lámpa van,
- $\beta = 20^\circ$ kifelé és 20° befelé, ha két nappali menetjelző lámpa van.

6.15.5. Tájolás:

- előrefelé; mozoghat a kormányzási szögnek megfelelően.

6.15.6. Elektromos kapcsolás:

- valamennyi nappali menetjelző lámpának be kell kapcsolnia a főkapcsoló működtetésekor; azonban kikapcsolt állapotban maradhatnak a következő feltételek mellett:
 - az automata sebességváltó parkoló állásban van,
 - a rögzítőfék működik, vagy
 - mielőtt a járművet első alkalommal mozgásba hoznák a főkapcsoló és a jármű meghajtó rendszerének minden egyes manuális működésbe hozatala után,
- a nappali menetjelző lámpa manuálisan kikapcsolható; ez azonban csak akkor lehetséges, ha a jármű sebessége a 10 km/h-t nem haladja meg. A lámpáknak automatikusan újra be kell kapcsolniuk, amikor a jármű sebessége túllépi a 10 km/h-t vagy pedig a jármű 100 méternél hosszabb utat tett meg,
- a nappali menetjelző lámpáknak automatikusan ki kell kapcsolniuk, amikor:
 - a járművet a főkapcsolóval leállítják,
 - az első ködlámpák működésbe lépnek,
 - a fényszórókat bekapcsolják, kivéve, ha azokat arra használják, hogy felvillanó figyelmeztető fényt adjanak rövid időközönként, és
 - 1 000 lux alatti környezeti fényviszonyok mellett, amennyiben a jármű sebességmérőjén a jelzett sebesség még tisztán olvasható (pl. ha a sebességjelző állandóan megvilágított) és a jármű nincs felszerelve a 6.5.9. pontnak megfelelő nem villogó zöld visszajelző lámpával vagy a nappali menetjelző lámpához zöld, megfelelő szimbólummal ellátott bekapcsolás-visszajelzővel. Ilyen esetben a tompított fényszórók és az I. melléklet B. szakaszának 11. pontjában előírt világító berendezések egyidejűleg automatikusan bekapcsolnak 2 másodpercen belül, amint a környezeti fény szintje 1 000 lux alá esik. Ha a környezeti fényviszonyok később legalább 7 000 luxot érnek el, a nappali menetjelző lámpának automatikusan működésbe kell lépnie, miközben a tompított fényszóró és az I. melléklet B. szakaszának 11. pontjában előírt világító berendezések egyidejűleg automatikusan kikapcsolnak 5–300 másodpercen belül (azaz a világítás teljesen automatikus kapcsolása szükséges, ha a vezető számára nincs látható jelzés és készítés, hogy sötétben bekapcsolja a normál világítást).

6.15.7. Bekapcsolás-visszajelző:

- opcionális.”

m) A 4. függelék szövege a következő 5.8. ponttal egészül ki:

„5.8. Hátsó rendszámtáblát megvilágító lámpa.”

n) A 4. függelék 6.4. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„6.4. Nappali menetjelző lámpa: igen/nem (*)”.

5. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. Az L3e kategóriájú járműveknek meg kell felelniük az 53. sz. ENSZ-EGB-előírás valamennyi vonatkozó követelményének, az 5.14.9. szakasz kivételével.”

b) Az 1. és 2. függelék el kell hagyni.

c) A 3. függelék új száma 1. függelék, és a mellékletek jegyzékében az erre való hivatkozás megfelelően módosul.

d) A 4. függelék új száma 2. függelék, és a mellékletek jegyzékében az erre való hivatkozás megfelelően módosul.

e) A 2. függelék a következő 6.5. ponttal egészül ki:

„6.5. Nappali menetjelző lámpa: igen/nem (*)”.

6. Az V. melléklet a következőképpen módosul:

a) A melléklet a következő 2.5. ponttal egészül ki:

„2.5. Nappali menetjelző lámpa”.

b) A 6.1.11. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.1.11. Egyéb követelmények:

- a kanyarban bedőlésre hajlamos járművek távolsági fényszórói felszerelhetők az 53. sz. ENSZ-EGB-előírás 2.25. szakaszában meghatározott, vízszintes dőlést korrigáló rendszerrel (HIAS), feltéve, hogy az említett előírás HIAS alkalmazására vonatkozó összes követelménye teljesül,
- az egyidejűleg bekapcsolható fényszórók együttes legnagyobb fényerőssége nem haladhatja meg a 430 000 cd értéket, amely a 100 referenciáértéknek felel meg.”

c) A melléklet a következő 6.13–6.13.7. ponttal egészül ki:

„6.13. Nappali menetjelző lámpa

6.13.1. Száma:

- egy vagy kettő, olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége nem haladja meg az 1 300 mm-t,
- kettő, olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége meghaladja az 1 300 mm-t.

6.13.2. Elrendezés:

- nincs meghatározott követelmény.

6.13.3. Elhelyezés:

6.13.3.1. Szélességben:

- egy független nappali menetjelző lámpa felszerelhető az egyik első lámpa fölé, alá vagy mellé. Ha a lámpákat egymás fölé helyezték el, a nappali menetjelző lámpa referencia-középpontjának a jármű hosszanti középsíkjában kell elhelyezkednie. Ha azok egymás mellett találhatók, referencia-középpontjaiknak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
- egy másik első lámpával összeépített egyetlen független nappali menetjelző lámpát úgy kell elhelyezni, hogy referencia-középpontja a jármű hosszanti középsíkjában legyen. Ha azonban a járművet a nappali menetjelző lámpa mellett másik első lámpával is felszerelték, a két lámpa referencia-középpontjainak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
- két olyan nappali menetjelző lámpát, amelyek bármelyike egy másik első lámpával van összeépítve, illetve egyik sincs egy másik első lámpával összeépítve, úgy kell felszerelni, hogy referencia-középpontjaik a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan legyenek,
- a világítófelület belső peremeinek legalább 500 mm távolságra kell egymástól lenniük olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége meghaladja az 1 300 mm-t.

6.13.3.2. Magasságban:

- a talajszint felett legalább 250 mm és legfeljebb 1 500 mm.

6.13.3.3. Hosszirányban:

- a jármű elején. Ez a követelmény akkor tekinthető teljesítettnek, ha a kibocsátott fény a visszapillantó tükrön és/vagy a jármű egyéb fényvisszaverő felületén visszatükröződve a jármű vezetőjét sem közvetlenül, sem közvetve nem zavarja.

6.13.3.4. Távolság:

- ha az első irányjelző lámpák és bármely nappali menetjelző lámpa távolsága legfeljebb 40 mm, az adott oldali nappali menetjelző lámpa elektromos kialakításának olyannak kell lennie, hogy az:
 - kikapcsolt állapotban legyen, vagy
 - fényerőssége legfeljebb 140 cd-re csökkenjen
- az adott első irányjelző lámpa működtetésének teljes időtartamára (a működési ciklus alatt és a ciklusok között is).

6.13.4. Geometriai láthatóság:

- $\alpha = 10^\circ$ felfelé és 10° lefelé,
- $\beta = 20^\circ$ jobbra és balra, ha csak egy nappali menetjelző lámpa van,
- $\beta = 20^\circ$ kifelé és 20° befelé, ha két nappali menetjelző lámpa van.

6.13.5. Tájolás:

- előrefelé; mozoghat a kormányzási szögnek megfelelően.

6.13.6. Elektromos kapcsolás:

- valamennyi nappali menetjelző lámpának be kell kapcsolnia a főkapcsoló működtetésekor; azonban kikapcsolt állapotban maradhatnak a következő feltételek mellett:
 - az automata sebességváltó parkoló állásban van,
 - a rögzítőfék működik, vagy
 - mielőtt a járművet első alkalommal mozgásba hoznák a főkapcsoló és a jármű meghajtó rendszerének minden egyes manuális működésbe hozatala után,
- a nappali menetjelző lámpa manuálisan kikapcsolható; ez azonban csak akkor lehetséges, ha a jármű sebessége a 10 km/h-t nem haladja meg. A lámpáknak automatikusan újra be kell kapcsolniuk, amikor a jármű sebessége túllépi a 10 km/h-t vagy pedig a jármű 100 méternél hosszabb utat tett meg,
- a nappali menetjelző lámpáknak minden esetben automatikusan ki kell kapcsolniuk, amikor:
 - a járművet a főkapcsolóval leállítják,
 - az első ködlámpák működésbe lépnek,
 - a fényszórókat bekapcsolják, kivéve, ha azokat arra használják, hogy felvillanó figyelmeztető fényt adjanak rövid időközönként, és
 - 1 000 lux alatti környezeti fényviszonyok mellett, amennyiben a jármű sebességmérőjén a jelzett sebesség még tisztán olvasható (pl. ha a sebességjelző állandóan megvilágított) és a jármű nincs felszerelve a 6.5.9. pontnak megfelelő nem villogó zöld visszajelző lámpával vagy a nappali menetjelző lámpához zöld, megfelelő szimbólummal ellátott bekapcsolás-visszajelzővel. Ilyen esetben a tompított fényszórók és az I. melléklet B. szakaszának 11. pontjában előírt világító berendezések egyidejűleg automatikusan bekapcsolnak 2 másodpercen belül, amint a környezeti fény szintje 1 000 lux alá esik. Ha a környezeti fényviszonyok később legalább 7 000 luxot érnek el, a nappali menetjelző lámpának automatikusan működésbe kell lépnie, miközben a tompított fényszóró és az I. melléklet B. szakaszának 11. pontjában előírt világító berendezések egyidejűleg automatikusan kikapcsolnak 5–300 másodpercen belül (azaz a világítás teljesen automatikus kapcsolása szükséges, ha a vezető számára nincs látható jelzés és készítés, hogy sötétben bekapcsolja a normál világítást).

6.13.7. Bekapcsolás-visszajelző:

- opcionális”.

d) A 4. függelék a következő 6.5. ponttal egészül ki:

„6.5. Nappali menetjelző lámpa: igen/nem (*)”.

7. A VI. melléklet a következőképpen módosul:

a) A 2.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.4. Nappali menetjelző lámpa”.

b) A 6.1.11. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.1.11. Egyéb követelmények:

- a kanyarban bedőlésre hajlamos járművek távolsági fényszórói felszerelhetők az 53. sz. ENSZ-EGB-előírás 2.25. szakaszában meghatározott, vízszintes dőlést korrigáló rendszerrel (HIAS), feltéve, hogy az említett előírás HIAS alkalmazására vonatkozó összes követelménye teljesül,
- az egyidejűleg bekapcsolható fényszórók együttes legnagyobb fényerőssége nem haladhatja meg a 430 000 cd értéket, amely a 100 referenciaértéknek felel meg.”

c) A 6.2.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.3.1. Szélességben:

- egy független tompított fényszóró felszerelhető egy másik első lámpa fölé, alá vagy mellé. Ha a lámpákat egymás fölé helyezték el, a tompított fényszóró referencia-középpontjának a jármű hosszanti középsíkjában kell elhelyezkednie. Ha azok egymás mellett találhatók, referencia-középpontjaiknak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
- egy másik első lámpával összeépített egyetlen független tompított fényszórót úgy kell elhelyezni, hogy referencia-középpontja a jármű hosszanti középsíkjában legyen. Ha azonban a járművet a tompított fényszóró mellett másik első lámpával is felszerelték, a két lámpa referencia-középpontjainak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
- két olyan tompított fényszórót, amelyek bármelyike egy másik első lámpával van összeépítve, illetve egyik sincs egy másik első lámpával összeépítve, úgy kell felszerelni, hogy referencia-középpontjaik a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusak legyenek,
- két tompított fényszóró esetében azok világítófelületének külső pereme és a jármű legkülső pontja közötti távolság a 400 mm-t nem haladhatja meg.”

d) A 6.2.11. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.11. Egyéb követelmények:

- a kanyarban bedőlésre hajlamos járművek tompított fényszórói felszerelhetők az 53. sz. ENSZ-EGB-előírás 2.25. szakaszában meghatározott, vízszintes dőlést korrigáló rendszerrel (HIAS), feltéve, hogy az említett előírás HIAS alkalmazására vonatkozó összes követelménye teljesül,
- azokat a tompított fényszórókat, amelyek világítófelületének legalacsonyabb pontja a talajszint felett legfeljebb 0,8 m-re van, $-1,0\%$ és $-1,5\%$ kezdeti függőleges dőlésszögre kell beállítani. A gyártó megadhatja a pontos értékeket,
- azokat a tompított fényszórókat, amelyek világítófelületének legalacsonyabb pontja a talajszint felett 0,8 m és 1,0 m között van, $-1,0\%$ és $-2,0\%$ kezdeti függőleges dőlésszögre kell beállítani. A gyártó megadhatja a pontos értékeket,
- azokat a tompított fényszórókat, amelyek világítófelületének legalacsonyabb pontja a talajszint felett több mint 1,0 m-re van, $-1,5\%$ és $-2,0\%$ kezdeti függőleges dőlésszögre kell beállítani. A gyártó megadhatja a pontos értékeket,
- a legfeljebb 2 000 lumen objektív fényáramú fényforrással ellátott, valamint $-1,0\%$ és $-1,5\%$ kezdeti dőlésszögű tompított fényszórók esetében a függőleges dőlésszögnek $-0,5\%$ és $-2,5\%$ között kell maradnia minden terhelési állapotban. A függőleges dőlésszögnek $-1,0\%$ és $-3,0\%$ között kell maradnia, ha a kezdeti dőlésszög $-1,5\%$ és $-2,0\%$ közé van beállítva. A követelmények teljesítésére külső korrekciós eszköz használható, feltéve, hogy a járművel adott szerszámokon kívül más szerszámmra nincs szükség,
- a 2 000 lumennél nagyobb objektív fényáramú fényforrással ellátott, valamint $-1,0\%$ és $-1,5\%$ kezdeti dőlésszögű tompított fényszórók esetében a függőleges dőlésszögnek $-0,5\%$ és $-2,5\%$ között kell maradnia minden terhelési állapotban. A függőleges dőlésszögnek $-1,0\%$ és $-3,0\%$ között kell maradnia, ha a kezdeti dőlésszög $-1,5\%$ és $-2,0\%$ közé van beállítva. E pont követelményeinek teljesítésére használható fényszóró-szintező eszköz, amennyiben annak működése teljesen automatikus és a reakcióideje 30 másodpercnél rövidebb.”

e) A szöveg a következő 6.2.11.1. ponttal egészül ki:

„6.2.11.1. Vizsgálati körülmények:

- a 6.2.11. pont dőlésszögre vonatkozó követelményeit a következőképpen kell igazolni:
- a jármű az üzemkész állapotnak megfelelő tömeggel és egy 75 kg-os tömeggel a járművezető tömegének helyettesítésére,
- teljesen megrakott jármű olyan tömegeloszlással, hogy teljesüljenek a gyártó által erre a terhelésre megadott legnagyobb tengelyterhelések,
- a jármű a járművezető helyettesítésére 75 kg-os tömeggel és további teherrel megrakva, hogy teljesüljön a gyártó által megadott legnagyobb hátsótengely-terhelés, de az első tengelyterhelés ebben az esetben a lehető legalacsonyabb legyen,
- a mérés megkezdése előtt a járművet három alkalommal meg kell lengetni, majd előre és hátra kell mozgatni, legalább egy teljes kerékelfordulással.”

f) A 6.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.4.1. Száma:

- egy vagy kettő, olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége nem haladja meg az 1 300 mm-t,
- kettő, olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége meghaladja az 1 300 mm-t,
- felszerelhető egy további, S3 vagy S4 kategóriájú féklámpa (azaz egy középen magasra felszerelt féklámpa), amennyiben a 48. sz. ENSZ-EGB-előírás ilyen féklámpák M₁ kategóriájú járművekre történő felszerelésére vonatkozó összes követelménye teljesül.”

g) A 6.5.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.5.3.1. Szélességben:

- egy független első helyzetjelző lámpa felszerelhető egy másik első lámpa fölé, alá vagy mellé. Ha a lámpákat egymás fölé helyezték el, az első helyzetjelző lámpa referencia-középpontjának a jármű hosszanti középsíkjában kell elhelyezkednie. Ha azok egymás mellett találhatók, referencia-középpontjaiknak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
- egy másik első lámpával összeépített egyetlen független első helyzetjelző lámpát úgy kell elhelyezni, hogy referencia-középpontja a jármű hosszanti középsíkjában legyen. Ha azonban a járművet az első helyzetjelző lámpa mellett másik első lámpával is felszerelték, a két lámpa referencia-középpontjainak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
- két olyan első helyzetjelző lámpát, amelyek bármelyike egy másik első lámpával van összeépítve, illetve egyik sincs egy másik első lámpával összeépítve, úgy kell felszerelni, hogy referencia-középpontjaik a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusak legyenek,
- két első helyzetjelző lámpa esetében azok világítófelületének külső pereme és a jármű legkülső pontja közötti távolság a 400 mm-t nem haladhatja meg.”

h) A 6.6.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.6.3.1. Szélességben:

- egy hátsó helyzetjelző lámpát úgy kell a járműre felszerelni, hogy a hátsó helyzetjelző lámpa referencia-középpontja a jármű hosszanti síkjában helyezkedjen el,
- két hátsó helyzetjelző lámpát úgy kell felszerelni a járműre, hogy a hátsó helyzetjelző lámpák referencia-középpontjai a jármű hosszanti síkjára szimmetrikusan helyezkedjenek el,
- két hátsó kerékkel felszerelt és 1 300 mm teljes szélességet meghaladó járművek esetében a világítófelületek külső pereme és a jármű legkülső pontja közötti távolság a 400 mm-t nem haladhatja meg.”

i) A 6.12.3.1. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„6.12.3.1. Szélességben:

- egy hátsó fényvisszaverő esetében azt úgy kell a járműre felszerelni, hogy referencia-középpontja a jármű hosszanti síkjában legyen,
- két hátsó fényvisszaverő esetében azokat úgy kell a járműre felszerelni, hogy azok referencia-középpontjai a jármű hosszanti síkjára szimmetrikusan helyezkedjenek el,
- két hátsó fényvisszaverő esetében azok világítófelületének külső pereme és a jármű legkülső pontja közötti távolság a 400 mm-t nem haladhatja meg.”

j) A melléklet a következő 6.14–6.14.7. ponttal egészül ki:

„6.14. Nappali menetjelző lámpa

6.14.1. Száma:

- egy vagy kettő, olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége nem haladja meg az 1 300 mm-t,
- kettő, olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége meghaladja az 1 300 mm-t.

6.14.2. Elrendezés:

- nincs meghatározott követelmény.

6.14.3. Elhelyezés:

6.14.3.1. Szélességben:

- egy független nappali menetjelző lámpa felszerelhető az egyik első lámpa fölé, alá vagy mellé. Ha a lámpákat egymás fölé helyezték el, a nappali menetjelző lámpa referencia-középpontjának a jármű hosszanti középsíkjában kell elhelyezkednie. Ha azok egymás mellett találhatók, referencia-középpontjaiknak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
- egy másik első lámpával összeépített egyetlen független nappali menetjelző lámpát úgy kell elhelyezni, hogy referencia-középpontja a jármű hosszanti középsíkjában legyen. Ha azonban a járművet a nappali menetjelző lámpa mellett másik első lámpával is felszerelték, a két lámpa referencia-középpontjainak a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusan kell elhelyezkedniük,
- két olyan nappali menetjelző lámpát, amelyek bármelyike egy másik első lámpával van összeépítve, illetve egyik sincs egy másik első lámpával összeépítve, úgy kell felszerelni, hogy referencia-középpontjaik a jármű hosszanti középsíkjára szimmetrikusak legyenek,
- a világítófelület első peremeinek legalább 500 mm távolságra kell egymástól lenniük olyan járművek esetében, amelyeknek a teljes szélessége meghaladja az 1 300 mm-t.

6.14.3.2. Magasságban:

- a talajszint felett legalább 250 mm és legfeljebb 1 500 mm.

6.14.3.3. Hosszirányban:

- a jármű elején. Ez a követelmény akkor tekinthető teljesítettnek, ha a kibocsátott fény a visszapiillantó tükrön és/vagy a jármű egyéb fényvisszaverő felületén visszatükröződve a jármű vezetőjét sem közvetlenül, sem közvetve nem zavarja.

6.14.3.4. Távolság:

- ha az első irányjelző lámpák és bármely nappali menetjelző lámpa távolsága legfeljebb 40 mm, az adott oldali nappali menetjelző lámpa elektromos kialakításának olyannak kell lennie, hogy az:
 - kikapcsolt állapotban legyen, vagy
 - fényerőssége legfeljebb 140 cd-re csökkenjen
- az adott első irányjelző lámpa működtetésének teljes időtartamára (a működési ciklus alatt és a ciklusok között is).

6.14.4. Geometriai láthatóság:

- $\alpha = 10^\circ$ felfelé és 10° lefelé,
- $\beta = 20^\circ$ jobbra és balra, ha csak egy nappali menetjelző lámpa van,
- $\beta = 20^\circ$ kifelé és 20° befelé, ha két nappali menetjelző lámpa van.

6.14.5. Tájolás:

- előrefelé; mozoghat a kormányzási szögnek megfelelően.

6.14.6. Elektromos kapcsolás:

- valamennyi nappali menetjelző lámpának be kell kapcsolnia a főkapcsoló működtetésekor; azonban kikapcsolt állapotban maradhatnak a következő feltételek mellett:
 - az automata sebességváltó parkoló állásban van,

- a rögzítőfék működik, vagy
- mielőtt a járművet első alkalommal mozgásba hoznák a főkapcsoló és a jármű meghajtó rendszerének minden egyes manuális működésbe hozatala után,
- a nappali menetjelző lámpa manuálisan kikapcsolható; ez azonban csak akkor lehetséges, ha a jármű sebessége a 10 km/h-t nem haladja meg. A lámpáknak automatikusan újra be kell kapcsolniuk, amikor a jármű sebessége túllépi a 10 km/h-t vagy pedig a jármű 100 méternél hosszabb utat tett meg,
- a nappali menetjelző lámpáknak minden esetben automatikusan ki kell kapcsolniuk, amikor:
 - a járművet a főkapcsolóval leállítják,
 - az első ködlámpák működésbe lépnek,
 - a fényszórókat bekapcsolják, kivéve, ha azokat arra használják, hogy felvillanó figyelmeztető fényt adjanak rövid időközönként, és
 - 1 000 lux alatti környezeti fényviszonyok mellett, amennyiben a jármű sebességmérőjén a jelzett sebesség még tisztán olvasható (pl. ha a sebességjelző állandóan megvilágított) és a jármű nincs felszerelve a 6.5.9. pontnak megfelelő nem villogó zöld visszajelző lámpával vagy a nappali menetjelző lámpához zöld, megfelelő szimbólummal ellátott bekapcsolás-visszajelzővel. Ilyen esetben a tompított fényszórók és az I. melléklet B. szakaszának 11. pontjában előírt világító berendezések egyidejűleg automatikusan bekapcsolnak 2 másodpercen belül, amint a környezeti fény szintje 1 000 lux alá esik. Ha a környezeti fényviszonyok később legalább 7 000 luxot érnek el, a nappali menetjelző lámpának automatikusan működésbe kell lépnie, miközben a tompított fényszóró és az I. melléklet B. szakaszának 11. pontjában előírt világító berendezések egyidejűleg automatikusan kikapcsolnak 5–300 másodpercen belül (azaz a világítás teljesen automatikus kapcsolása szükséges, ha a vezető számára nincs látható jelzés és készlet, hogy sötétben bekapcsolja a normál világítást).

6.14.7. Bekapcsolás-visszajelző:

- opcionális”.

k) A 4. függelék 6.5. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„6.5. Nappali menetjelző lámpa: igen/nem (*)”.

HATÁROZATOK

A TANÁCS 2013/725/KKBP HATÁROZATA

(2013. december 9.)

az Afrika szarván folytatott közös biztonság- és védelempolitika missziókat és műveletet szolgáló uniós műveleti központ aktiválásáról szóló 2012/173/KKBP határozat módosításáról és meghosszabbításáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 42. cikke (4) bekezdésére és 43. cikke (2) bekezdésére,

a) a (2) bekezdés a) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

tekintettel az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének javaslatára,

„a) katonai és speciális tervezési szakértelmére támaszkodva közvetlen támogatást nyújt a polgári műveleti parancsnoknak az EUCAP NESTOR operatív tervezéséhez és végrehajtásához; ”;

mivel:

(1) A Tanács 2012. július 16-án elfogadta az Afrika szarván a regionális tengeri kapacitásépítést célzó európai uniós misszióról (EUCAP NESTOR) szóló 2012/389/KKBP határozatot ⁽¹⁾.

b) a (2) bekezdés f) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

(2) A Politikai és Biztonsági Bizottság (PBB) 2013. október 8-án jóváhagyta az Afrika szarván folytatott közös biztonság- és védelempolitika (KBVP) missziókat és műveletet szolgáló uniós műveleti központ megbízatásának 12 hónappal történő meghosszabbítását.

„f) az Afrika szarva térségre vonatkozó stratégiai keret részeként, valamint az Európai Uniónak az Afrika szarva térségért felelős különleges képviselőjével kapcsolatot tartva elősegíti a koordinációt és fokozza a szinergiákat az Atalanta-művelet, az EUTM Somalia és az EUCAP NESTOR között.”

(3) A 2012/173/KKBP tanácsi határozatot ⁽²⁾ ezért ennek megfelelően módosítani kell és meg kell hosszabbítani,

3. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

„1. A Tanács kétéves időtartamra kinevezi Ad VAN DER LINDE kapitányt (haditengerészet) az uniós műveleti központ vezetőjének. ”;

1. cikk

A 2012/173/KKBP határozat a következőképpen módosul:

b) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

1. Az 1. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Tanács aktiválja azt az uniós műveleti központot, amelynek feladata a KBVP keretében Afrika szarván folytatott missziók és művelet, nevezetesen az Atalanta-művelet, az EUTM Somalia és az EUCAP NESTOR támogatása.”

„(1a) A Tanács felhatalmazza a PBB-t, hogy az EUSZ 38. cikkének megfelelően hozza meg a határozatokat az uniós műveleti központ későbbi vezetőinek kinevezésére vonatkozóan.”

⁽¹⁾ A Tanács 2012/389/KKBP határozata (2012. július 16.) az Afrika szarván a regionális tengeri kapacitásépítést célzó európai uniós misszióról (EUCAP NESTOR) (HL L 187., 2012.7.17., 40. o.).

⁽²⁾ A Tanács 2012/173/KKBP határozata (2012. március 23.) az Afrika szarván folytatott közös biztonság- és védelempolitika missziókat és műveletet szolgáló uniós műveleti központ aktiválásáról (HL L 89., 2012.3.27., 66. o.).

4. A 9. cikk második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ezt a határozatot 2012. március 23-tól 2015. március 22-ig kell alkalmazni. ”.

2. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2013. december 9-én.

*a Tanács részéről
az elnök*

A. PABEDINSKIENĖ

A TANÁCS 2013/726/KKBP HATÁROZATA

(2013. december 9.)

a 2118 (2013) sz. ENSZ BT-határozatnak és az OPCW Végrehajtó Tanácsa EC-M-33/Dec 1 határozatának a tömegpusztító fegyverek elterjedése elleni uniós stratégia végrehajtása keretében történő támogatásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 26. cikke (2) bekezdésére és 31. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének javaslatára,

mivel:

- (1) 2013. szeptember 27-én a Vegyi Fegyverek Betiltása Szervezetének (OPCW) Végrehajtó Tanácsa EC-M-33 ülése során elfogadta a szíriai vegyi fegyverek megsemmisítéséről szóló határozatot.
- (2) 2013. szeptember 27-én az Egyesült Nemzetek Szervezetének Biztonsági Tanácsa elfogadta az OPCW Végrehajtó Tanács határozatát támogató, 2118 (2013) sz. határozatot, amelyben mély felháborodásának adott hangot a vegyi fegyverek 2013. augusztus 21-én Rif Damaszkuszban történt bevetése miatt, amelyet az ENSZ missziója állapított meg jelentésében, továbbá elítélte polgári életeknek a vegyi fegyverek bevetése következtében történt kioltását, kijelentve, hogy a vegyi fegyverek alkalmazása a nemzetközi jog súlyos megsértését jelenti, és hangsúlyozva, hogy a vegyi fegyverek bevetéséért felelős személyeket felelősségre kell vonni; hangsúlyozta továbbá, hogy a Szíriai Arab Köztársaságban jelenleg fennálló válságot kizárólag olyan, inkluzív és szíriai vezetéssel zajló politikai folyamat keretében lehet megoldani, amely a 2012. június 30-i genfi közleményen alapul, valamint kiemelte, hogy a lehető leghamarabb nemzetközi konferenciát kell összehívni Szíriáról.
- (3) A Szíriai Arab Köztársaság kormánya nyilatkozatot adott ki, amelyben elismerte egy nagyarányú vegyi fegyver program és jelentős mennyiségű vegyi fegyver, így a vegyi fegyverekhez szükséges, mérgező veszélyes vegyi anyag-összetevők meglétét, melyek súlyos aggodalomra adnak okot a tömegpusztító fegyverek elterjedése, a lefegyverzés és a biztonság tekintetében.
- (4) Miután 2013. október 14-i hatállyal a Szíriai Arab Köztársaság csatlakozott a vegyi fegyverek kifejlesztésének, gyártásának, felhalmozásának és használatának tilalmáról, valamint megsemmisítéséről szóló egyezményhez (a továbbiakban: vegyifegyver-tilalmi egyezmény vagy CWC), az OPCW felel annak ellenőrzéséért, hogy Szíria betartja-e a CWC rendelkezéseit, az OPCW Végrehajtó Tanácsa által hozott határozatokban foglaltakat, valamint a közös misszió részeként annak felügyeletére, hogy

Szíria betartja-e az Egyesült Nemzetek Szervezete Biztonsági Tanácsa által hozott vonatkozó határozatokban foglaltakat.

- (5) Az OPCW főigazgatója 2013. október 16-án emlékeztette a vegyifegyver-tilalmi egyezmény részes államait (S/1132/2013. sz. feljegyzés), hogy a szíriai vegyi fegyverek megsemmisítéséről szóló határozatában (EC-M-33/Dec 1) a Végrehajtó Tanács többek között úgy határozott, hogy „sürgősen megvizsgálja a Titkárság által a Szíriai Arab Köztársaság tekintetében végzett tevékenységek szempontjából szóba jöhető finanszírozási mechanizmusokat, és hogy felszólít minden olyan részes államot, amelynek az módjában áll, hogy tegyen önkéntes hozzájárulásokat az e határozat végrehajtása céljából végzett tevékenységekhez. Ugyanez a feljegyzés felkért "minden részes államot arra, hogy mérlegelje önkéntes hozzájárulás tételét – tetszőleges összegben – a Szíria Alaphoz annak érdekében, hogy segítse kezelni a szervezet történetének egyik legaggasztóbb kihívását. Az Alap más forrásokból is fogadhat hozzájárulásokat, többek között nem kormányzati szervezetektől, intézményektől vagy magánadományozóktól.
- (6) Az Európai Unió Tanácsa 2013. október 21-i következtetéseiben üdvözölte az OPCW Végrehajtó Tanácsának határozatát és az ENSZ BT 2118. sz. határozatát, és újílag hangsúlyozta, hogy az Unió kész mérlegelni a támogatást.
- (7) Az Európai Tanács 2003. december 12-én elfogadta a tömegpusztító fegyverek elterjedése elleni uniós stratégiát (a továbbiakban: a stratégia), amelynek III. fejezete tartalmaz egy jegyzéket a tömegpusztító fegyverek elterjedése elleni küzdelem céljából az Unióban és harmadik országokban egyaránt meghozandó intézkedésekről.
- (8) A stratégia hangsúlyozza a CWC és az OPCW által játszott alapvető szerepet a vegyi fegyverektől mentes világ megteremtésében.
- (9) Az Unió aktívan dolgozik a stratégia végrehajtásán és megvalósítja az annak III. fejezetében felsorolt intézkedéseket, elsősorban azáltal, hogy pénzügyi forrásokat szabadít fel a multilaterális intézmények – például az OPCW – által irányított specifikus projektek támogatására. Ennek megfelelően a Tanács 2012. március 23-án elfogadta a 2012/166/KKBP határozatot⁽¹⁾ az OPCW tevékenységeinek támogatásáról.

⁽¹⁾ A Tanács 2012/166/KKBP határozata (2012. március 23.) a Vegyi Fegyverek Betiltása Szervezete (OPCW) tevékenységeinek a tömegpusztító fegyverek elterjedése elleni uniós stratégia végrehajtásának keretében történő támogatásáról (HL L 87., 2012.3.24., 49. o.).

- (10) Az OPCW főigazgatója 2013. november 21-én felkérte az Uniót arra, hogy tegyen hozzájárulást a Szíria Alaphoz.
- (11) E határozat technikai végrehajtására az OPCW kap megbízást. A projektek uniós támogatása csakis az OPCW Alapjába befizetett önkéntes hozzájárulások révén finanszírozható. Ezek az Unió által nyújtandó hozzájárulások döntő fontosságúak lesznek ahhoz, hogy az OPCW teljesítse az OPCW Végrehajtó Tanácsának 2013. szeptember 27-i és november 15-i vonatkozó határozatában, valamint a 2013. szeptember 27-i 2118. sz. ENSZ BT-határozatban megjelölt feladatait.
- (12) Az uniós pénzügyi hozzájárulás megfelelő végrehajtásának felügyeletére a Bizottságnak kell megbízást kapnia,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

- (1) Az Unió támogatja az OPCW tevékenységeit azzal, hogy hozzájárul a szíriai vegyi fegyverek megsemmisítésének vizsgálatával és ellenőrzésével kapcsolatos költségekhez, valamint a 2118. (2013) sz. ENSZ BT-határozat, az OPCW Végrehajtó Tanácsának a szíriai vegyi fegyverek megsemmisítéséről szóló 2013. szeptember 28-i határozata és az ezeket követően meghozott és kapcsolódó határozatok támogatását szolgáló, a legfontosabb kötelező feladatokat kiegészítő tevékenységekkel kapcsolatos költségekhez.
- (2) Az e tanácsi határozat révén támogatott projekt az OPCW–ENSZ közös misszió biztonságával kapcsolatos helyzetfelismerési termékek biztosítása, többek között a közúthálózatra vonatkozóan, az Európai Unió Műholdközpontja (EUMK) műholdas képalkotó és kapcsolódó információs eszközeinek az OPCW részére történő rendelkezésre bocsátása révén.

A projekt részletes leírása a mellékletben található.

2. cikk

- (1) E határozat végrehajtásáért az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselője (főképviselő) felel.
- (2) Az 1. cikk (2) bekezdésében említett tevékenységek technikai végrehajtása az OPCW feladata. Az OPCW ezt a feladatot a főképviselő felügyelete mellett végzi. A főképviselő ebből a célból megkötí a szükséges megállapodásokat az OPCW-vel.

3. cikk

- (1) Az 1. cikk (2) bekezdésében említett projektek végrehajtását szolgáló pénzügyi referenciaösszeg 2 311 842 EUR.
- (2) Az (1) bekezdésben meghatározott összeggel finanszírozott kiadásokat az Unió költségvetésére vonatkozó eljárások és szabályok szerint kell kezelni.
- (3) Az (1) bekezdésben említett kiadások megfelelő kezelését a Bizottság felügyeli. Ebből a célból a Bizottság finanszírozási megállapodást köt az OPCW-vel. A finanszírozási megállapodásban ki kell kötni, hogy az OPCW-nek – a hozzájárulás nagyságának megfelelően – biztosítania kell az uniós hozzájárulás láthatóságát.
- (4) A Bizottság arra törekszik, hogy a (3) bekezdésben említett finanszírozási megállapodást e határozat hatálybalépését követően mihamarabb megkösse. Az ennek során felmerülő nehézségekről és a finanszírozási megállapodás megkötésének időpontjáról tájékoztatja a Tanácsot.

4. cikk

- (1) A főképviselő e határozat végrehajtásáról jelentést tesz a Tanácsnak az OPCW által készített rendszeres beszámolók alapján. Ezek a jelentések képezik a tanácsi értékelés alapját.
- (2) A Bizottság tájékoztatja a Tanácsot az 1. cikk (2) bekezdésében említett projekt végrehajtásának pénzügyi vonatkozásairól.

5. cikk

- (1) Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.
- (2) Ez a határozat a 3. cikk (3) bekezdésében említett, a Bizottság és az OPCW közötti finanszírozási megállapodás megkötésének időpontját követő 12 hónap elteltével hatályát veszti, vagy 2014. június 10-én veszti hatályát, ha az említett időpont előtt nem került sor finanszírozási megállapodás megkötésére.

Kelt Brüsszelben, 2013. december 9-én.

a Tanács részéről

az elnök

A. PABEDINSKIENĖ

MELLÉKLET

A 2118 (2013) SZ. ENSZ BT-HATÁROZATNAK ÉS AZ OPCW VÉGREHAJTÓ TANÁCSA EC-M-33/DEC 1 HATÁROZATÁNAK A TÖMEGPUSZTÍTÓ FEGYVEREK ELTERJEDÉSE ELLENI UNIÓS STRATÉGIA VÉGREHAJTÁSA KERETÉBEN TÖRTÉNŐ EURÓPAI UNIÓS TÁMOGATÁSA

Projekt: Műholdas képalkotási támogatás nyújtása az OPCW részére az OPCW-ENSZ közös misszió során

Cél:

Az OPCW támogatása feladatai végrehajtásában az OPCW-ENSZ közös misszió során az ENSZ BT és az OPCW Végrehajtó Tanácsa által hozott vonatkozó határozatoknak, valamint a vegyifegyver-tilalmi egyezmény előírásainak megfelelően.

Eredmények:

A közúthálózat állapotának felmérése, így különösen útakadályok és olyan területek azonosítása, amelyeken nehézségekbe ütközik a közúti közlekedés, továbbá a helyszíni helyzetfelismerés javítása a Szíriába telepített közös OPCW-ENSZ misszió biztonságához kapcsolódóan, illetve a felkeresendő/megvizsgálandó helyszínek tekintetében.

Tevékenységek:

Az OPCW támogatása legfeljebb heti 5, az Európai Unió Műholdközpontja (EUMK) műholdas képalkotásának rendelkezésre bocsátása révén történik majd, a szerződés aláírásának időpontjától kezdődően 2014. december 31-ig.

Az ENSZ és az OPCW tevékenységeiket az érintett partnerekkel – köztük nemzeti szervezettel és ügynökségekkel – együttműködve dolgozzák majd ki tényleges szinergiák biztosítása és az átfedések elkerülése érdekében.

A BIZOTTSÁG VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**(2013. december 6.)****a hulladékgazdálkodási tervek és a hulladékmegelőzési programok elfogadására és lényegi módosításaira vonatkozó tájékoztatások formátumának megállapításáról***(az értesítés a C(2013) 8641. számú dokumentummal történt)***(EGT-vonatkozású szöveg)****(2013/727/EU)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. november 19-i 2008/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 33. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2008/98/EK irányelv 28. cikke értelmében a tagállamok kötelesek biztosítani, hogy illetékes hatóságok egy vagy több, az érintett tagállam földrajzi értelemben vett teljes területét lefedő hulladékgazdálkodási tervet készítsenek.
- (2) Emellett a tagállamoknak a 2008/98/EK irányelv 29. cikkének megfelelően legkésőbb 2013. december 12-ig hulladékmegelőzési programokat is kell készíteniük.
- (3) Annak érdekében, hogy a tagállamok számára egyszerűbb legyen tájékoztatni a Bizottságot e tervek és programok elfogadásáról és lényegi módosításairól, helyénvaló rögzíteni a tájékoztatások formátumát.

- (4) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/98/EK irányelv 39. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A tagállamok a 2008/98/EK irányelv 28. és 29. cikke szerinti hulladékgazdálkodási tervek és hulladékmegelőzési programok elfogadására és lényegi módosításaira vonatkozó tájékoztatásokat az e határozat I. és II. mellékletében megállapított formátumot követve küldik meg a Bizottságnak.

2. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2013. december 6-án.

a Bizottság részéről

Janez POTOČNIK

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 312., 2008.11.22., 3. o.

I. MELLÉKLET

A HULLADÉKGAZDÁLKODÁSI TERVEK ELFOGADÁSÁRA ÉS LÉNYEGI MÓDOSÍTÁSAIRA VONATKOZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK FORMÁTUMA

A terv elnevezése:

.....

A terv elfogadásáért/módosításáért felelős szerv (név, cím, e-mail cím és szükség szerint más elérhetőségi adatok):

.....

A tervet tartalmazó nyilvános weboldal internetcíme:

.....

Az űrlapon nyújtott tájékoztatás koordinálásáért felelős szerv (név, cím, e-mail cím és szükség szerint más elérhetőségi adatok):

.....

Jelölje be a megfelelő négyzetet:

☐ Új hulladékgazdálkodási terv elfogadása

☐ Hulladékgazdálkodási terv lényegi módosítása

(Fontos! Minden egyes kérdésnél jelölje meg a terv vonatkozó oldalának vagy oldalainak számát és/vagy a vonatkozó referenciadokumentumot.)

1. Általános információk

1.1. Az elfogadás/módosítás időpontja (év, hónap):

1.2. A terv a tagállam teljes területét lefedi?

☐ Igen

☐ Nem

Ha nem, jelölje meg, hogy a terv a tagállam területének mely részeire nem terjed ki, és ismertesse ennek okait:

.....

1.3. Mire terjed ki a hulladékgazdálkodási terv?

☐ Minden hulladékáramra

☐ A települési szilárd hulladéokra

☐ A veszélyes hulladékokra

☐ Speciális hulladékáramokra. Nevezze meg:

Ha a terv nem terjed ki minden hulladékáramra, jelölje meg a többi ilyen tárgyú tervet:

.....

1.4. A terv teljesíti a 2008/98/EK irányelv követelményeit?

☐ Igen

☐ Nem

Ha nem, ismertesse ennek okait:

.....

1.5. A terv követi a 2008/98/EK irányelv 4. cikke szerinti hulladékhierarchiát?

☐ Igen

☐ Nem

Ha nem, adja meg, mely hulladékáramok esetében és miért tér el a terv a hulladékhierarchiától:

.....

1.6. Tartalmaz a terv hulladékmegelőzési programokat?

☐ Igen

☐ Nem

Ha igen, adja meg az érintett weboldalak internetcímét:

1.7. Hogyan vettek részt az érdekeltek és a hatóságok, valamint a közvélemény a hulladékgazdálkodási tervek és a hulladékmegelőzési programok kidolgozásában?

2. Tájékoztatás a hulladékgyűjtési rendszerekről és a hulladékkezelő létesítményekről

2.1. Vizsgálja a terv az új hulladékgyűjtő rendszerek és nagyobb ártalmatlanító, illetve hasznosító létesítmények iránti igényt és a szükséges beruházásokat?

☐ Igen

☐ Nem

2.2. Tartalmaz a terv információkat a tervezett ártalmatlanító, illetve nagyobb hasznosító létesítmények helyére és e helyek megválasztásának kritériumaira vonatkozóan?

☐ Igen

☐ Nem

Ha igen, jelölje meg, hol találhatók ezek a kritériumok a tervben:

3. Tájékoztatás a hulladékokhoz kapcsolódó célokról

3.1. Kiterjed a terv a csomagolásokra és a csomagolási hulladékokra (94/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁾ 14. cikke)?

☐ Igen

☐ Nem

3.2. Tartalmaz a terv stratégiákat vagy intézkedéseket a hulladéklerakókba kerülő biológiailag lebomló hulladék mennyiségének csökkentésére (1999/31/EK irányelv ⁽²⁾ 5. cikke)?

☐ Igen

☐ Nem

3.3. Segíti a terv a biológiailag lebomló hulladék lerakókban való elhelyezés helyetti egyéb felhasználására vonatkozó célértékek elérését?

☐ Igen

☐ Nem

3.4. Vizsgálja a terv a gazdasági és más típusú eszközök (például a hulladéklerakási adók) hasznosságát és alkalmasságát a hulladékgazdálkodás területén fennálló problémák megoldására?

☐ Igen

☐ Nem

Ha igen, adja meg a tervben szereplő gazdasági eszközöket és kapcsolódó intézkedéseket:

⁽¹⁾ HL L 365., 1994.12.31., 10. o.

⁽²⁾ HL L 182., 1999.7.16., 1. o.

II. MELLÉKLET

**A HULLADÉKMEGELŐZÉSI PROGRAMOK ELFOGADÁSÁRA ÉS LÉNYEGI MÓDOSÍTÁSAIRA VONATKOZÓ
TÁJÉKOZTATÁSOK FORMÁTUMA**

A program elnevezése:

.....

A programot tartalmazó nyilvános weboldal internetcíme:

.....

A program elfogadásáért/módosításáért felelős szerv (név, cím, e-mail cím és szükség szerint más elérhetőségi adatok):

.....

A kérdések megválaszolásának koordinálásáért felelős szerv (név, cím, e-mail cím és szükség szerint más elérhetőségi adatok):

.....

Jelölje be a megfelelő négyzetet:

☐ Új hulladékmegelőzési program elfogadása

☐ Hulladékmegelőzési program lényegi módosítása ⁽¹⁾

Ha a tájékoztatás hulladékmegelőzési program lényegi módosítására vonatkozik, melyik tervet/programot érinti a módosítás?

Ismertesse tömören a módosítás tárgyát és legfontosabb elemeit. Jelölje meg, hogy a módosítások hol találhatók a hulladékmegelőzési programban:

.....

(Fontos! Minden egyes kérdésnél jelölje meg a program vonatkozó oldalának vagy oldalainak számát és/vagy a vonatkozó referenciadokumentumot.)

1. Általános információk

1.1. Az elfogadás/módosítás időpontja (év, hónap):

1.2. A program a tagállam teljes területét lefedi?

☐ Igen

☐ Nem

Ha nem, jelölje meg, hogy a program a tagállam területének mely részeire nem terjed ki, és ismertesse ennek okait:

.....

1.3. A program hulladékgazdálkodási terv részét képezi?

☐ Igen

☐ Nem

Ha igen, jelölje meg az érintett hulladékgazdálkodási tervet vagy terveket:

.....

⁽¹⁾ Csak akkor válaszoljon így, ha a hulladékmegelőzési programot korábban már bejelentették az Európai Bizottságnak.

1.4. A program más környezetpolitikai programba vagy programokba van beépítve?

☐ Igen

☐ Nem

Ha igen, jelölje meg az érintett programot vagy programokat:

.....

2. Tájékoztatás a hulladékmegelőzésről

2.1. Ismerteti a terv a meglévő hulladékmegelőzési intézkedéseket?

☐ Igen

☐ Nem

2.2. Tartalmaz a program hulladékmegelőzési célkitűzéseket?

☐ Igen

☐ Nem

2.3. Mennyiben célja ezeknek a célkitűzéseknek és intézkedéseknek függetleníteni egymástól a gazdasági növekedést és a hulladékkeletkezés környezeti hatásait?

.....

2.4. Tartalmaz a program kvantitatív és/vagy kvalitatív viszonyítási pontokat a már elfogadott hulladékmegelőzési intézkedésekhez?

☐ Igen

☐ Nem

Ha igen, jelölje meg, hogy kvalitatív és/vagy kvantitatív viszonyítási pontokról van-e szó, és adja meg a megfelelő oldalszám(ka)t:

.....

2.5. Határoz meg a program konkrét kvalitatív és/vagy kvantitatív célokat és mutatókat?

☐ Igen

☐ Nem

Ha igen, jelölje meg, hogy kvalitatív és/vagy kvantitatív célról és mutatókról van-e szó, és adja meg a megfelelő oldalszám(ka)t:

.....

Az EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU