

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 329



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 56

10 decembrie 2013

Cuprins

I Acte legislative

DIRECTIVE

- ★ **Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim ⁽¹⁾ 1**

- ★ **Directiva 2013/56/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 de modificare a Directivei 2006/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind bateriile și acumulatorii și deșeurile de baterii și acumulatori, în ceea ce privește introducerea pe piață a bateriilor și acumulatorilor portabili care conțin cadmiu și sunt destinați utilizării în uneltele electrice fără fir și a bateriilor tip „nasture” cu conținut redus de mercur, și de abrogare a Deciziei 2009/603/CE a Comisiei ⁽¹⁾ 5**

II Acte fără caracter legislativ

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1277/2013 al Comisiei din 9 decembrie 2013 de autorizare a creșterii limitelor de îmbogățire a vinului produs din strugurii recoltați în 2013 în anumite regiuni vitivinicole sau într-o parte a acestora 10**

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1278/2013 al Comisiei din 9 decembrie 2013 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume ... 13

Preț: 3 EUR

(continuare în pagina următoare)

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

DIRECTIVE

- ★ Directiva 2013/60/UE a Comisiei din 27 noiembrie 2013 de modificare, în scopul adaptării la progresul tehnic, a Directivei 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți, a Directivei 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și a Directivei 2009/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind montarea dispozitivelor de iluminat și semnalizare luminoasă pe autovehicule cu două sau trei roți ⁽¹⁾ 15

DECIZII

- ★ Decizia 2013/725/PESC a Consiliului din 9 decembrie 2013 de modificare și de prelungire a Deciziei 2012/173/PESC privind activarea Centrului de operații al UE pentru misiunile și operațiile din cadrul politicii de securitate și apărare comune desfășurate în Cornul Africii 39
- ★ Decizia 2013/726/PESC a Consiliului din 9 decembrie 2013 în sprijinul RCSONU 2118 (2013) și al EC-M-33/Dec 1 a Consiliului executiv al OIAC, în cadrul punerii în aplicare a Strategiei UE împotriva proliferării armelor de distrugere în masă 41

2013/727/UE:

- ★ Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 6 decembrie 2013 de stabilire a unei modalități de notificare a informațiilor cu privire la adoptarea planurilor de gestionare a deșeurilor și a programelor de prevenire a generării deșeurilor și la modificările de substanță survenite în cadrul acestora [notificată cu numărul C(2013) 8641] ⁽¹⁾ 44

I

(Acte legislative)

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2013/54/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 20 noiembrie 2013

privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Măsurile luate de Uniune în domeniul transportului maritim urmăresc, printre altele, îmbunătățirea condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor pentru navigatori, îmbunătățirea securității și siguranței lor pe mare, precum și prevenirea poluării cauzate de accidente maritime.
- (2) Uniunea este conștientă de faptul că majoritatea accidentelor pe mare sunt provocate în mod direct de factori umani, în special oboseala.
- (3) Unul dintre principalele obiective ale politicii Uniunii Europene în materie de siguranță maritimă vizează eradicarea transportului maritim care nu corespunde standardelor.
- (4) La 23 februarie 2006, Organizația Internațională a Muncii (OIM) a adoptat Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (denumită în continuare „MLC 2006”) cu scopul de a crea un instrument unic,

coerent și actualizat, care să reunească și principiile fundamentale regăsite în alte convenții internaționale privind munca.

- (5) În conformitate cu articolul VIII, MLC 2006 urmează să intre în vigoare în termen de 12 luni de la data la care au fost înregistrate ratificările din partea a cel puțin 30 de membri OIM reprezentând o parte totală de 33 % din tonajul brut mondial al navelor. Această condiție a fost întrunită la 20 august 2012, iar MLC 2006 a intrat în vigoare, prin urmare, la 20 august 2013.
- (6) Decizia 2007/431/CE a Consiliului ⁽³⁾ a autorizat statele membre să ratifice MLC 2006, iar statele membre sunt chemate să o ratifice cât mai curând posibil.
- (7) MLC 2006 stabilește standarde globale minime în vederea garantării dreptului la condiții de viață și de muncă decente pentru toți navigatorii, indiferent de naționalitatea lor și de pavilionul navelor la bordul cărora își desfășoară activitatea, precum și în vederea instituirii unor condiții de concurență echitabile.
- (8) Diferite părți din MLC 2006 au fost introduse în diferite instrumente ale Uniunii, atât în ceea ce privește obligațiile statului de pavilion, cât și cele ale statului de port. Obiectivul prezentei directive este de a introduce anumite dispoziții privind respectarea și asigurarea aplicării prevăzute în titlul 5 din MLC 2006 referitoare la acele părți din MLC 2006 pentru care dispozițiile necesare privind respectarea și asigurarea aplicării acestora nu au fost încă adoptate. Aceste părți corespund elementelor prevăzute în anexa la Directiva 2009/13/CE a Consiliului ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ JO C 299, 4.10.2012, p. 153.⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 8 octombrie 2013 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 15 noiembrie 2013.⁽³⁾ Decizia 2007/431/CE a Consiliului din 7 iunie 2007 de autorizare a ratificării de către statele membre, în interesul Comunității Europene, a Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim (JO L 161, 22.6.2007, p. 63).⁽⁴⁾ Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE (JO L 124, 20.5.2009, p. 30).

- (9) Directiva 2009/13/CE pune în aplicare acordul încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (denumit în continuare „acordul”), anexat la directiva respectivă. Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere Directivei 2009/13/CE și, prin urmare, ar trebui să asigure respectarea dispozițiilor mai favorabile ale dreptului Uniunii, în conformitate cu directiva respectivă.
- (10) Deși Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ reglementează responsabilitățile statului de pavilion prin incorporarea sistemului de audit voluntar al statelor membre OMI în dreptul Uniunii și prin introducerea certificării calității administrațiilor maritime naționale, o directivă individuală privind standardele de muncă în domeniul maritim ar fi mai adecvată și ar reflecta cu mai multă claritate diferitele scopuri și proceduri, fără a aduce atingere Directivei 2009/21/CE.
- (11) Directiva 2009/21/CE se aplică convențiilor OMI. În orice caz, statele membre pot dezvolta, pune în aplicare și menține un sistem de gestionare a calității pentru părțile operative ale activităților administrației maritime proprii legate de statul de pavilion care fac obiectul prezentei directive.
- (12) Statele membre ar trebui să garanteze respectarea efectivă a obligațiilor lor în calitate de state de pavilion în ceea ce privește punerea în aplicare de către navele care arborează pavilionul lor a părților relevante din MLC 2006. Prin instituirea unui sistem eficient de mecanisme de monitorizare, inclusiv inspecții, statele membre au posibilitatea, după caz, să autorizeze instituții publice sau alte organizații în sensul reglementării 5.1.2 din MLC 2006, în condițiile prevăzute de respectiva reglementare.
- (13) În conformitate cu articolul 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾, mandatul Agenției Europene pentru Siguranța Maritimă include, ca atribuție de bază, colaborarea agenției cu statele membre pentru furnizarea de informații adecvate, la solicitarea unui stat membru, cu scopul de a susține monitorizarea organizațiilor recunoscute care acționează în numele statului membru respectiv, fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor statului de pavilion.
- (14) Deoarece obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele acțiunii, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (15) Aplicarea prezentei directive nu ar trebui să conducă, în niciun caz, la reducerea nivelului de protecție de care se bucură în prezent navigatorii în temeiul dreptului Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectul

Prezenta directivă stabilește norme vizând garantarea respectării efective de către statele membre a obligațiilor ce le revin în calitate de state de pavilion în ceea ce privește punerea în aplicare a părților relevante din MLC 2006. Prezenta directivă nu aduce atingere Directivelor 2009/13/CE și 2009/21/CE, precum și niciunui standard mai înalt al condițiilor de viață și de muncă pentru navigatori stabilit în cadrul acestora.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarea definiție care se adaugă definițiilor relevante cuprinse în anexa la Directiva 2009/13/CE:

„părți relevante din MLC 2006” înseamnă părțile din MLC 2006 al căror conținut se consideră drept corespunzător dispozițiilor din anexa la Directiva 2009/13/CE.

Articolul 3

Monitorizarea respectării

(1) Statele membre asigură instituirea unor mecanisme eficiente și adecvate de asigurare a aplicării și de monitorizare, inclusiv inspecții la intervalele prevăzute în MLC 2006, pentru a garanta navigatorilor de la bordul navelor care arborează pavilionul acestora condiții de viață și de muncă care sunt și vor continua să fie conforme cerințelor din părțile relevante din MLC 2006.

⁽¹⁾ Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion (JO L 131, 28.5.2009, p. 132).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranța Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

(2) În ceea ce privește navele cu tonaj brut mai mic de 200 tone care nu efectuează curse internaționale, statele membre au posibilitatea de a hotărî, în consultare cu organizațiile de armatori și de navigatori vizate, să adapteze, în temeiul articolului II alineatul (6) din MLC 2006, mecanismele de monitorizare, inclusiv inspecțiile, pentru a ține seama de condițiile specifice acestui tip de nave.

(3) În îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul prezentului articol, statele membre pot, atunci când este cazul, să autorizeze pentru realizarea de inspecții instituții publice sau alte organizații (inclusiv cele dintr-un alt stat membru, dacă acesta este de acord) pe care le recunosc drept având o capacitate suficientă, competența și independența pentru a desfășura inspecții. În toate cazurile, un stat membru rămâne pe deplin responsabil pentru inspecția condițiilor de viață și de muncă ale navigatorilor de pe navele care navighează sub pavilionul statului membru respectiv. Prezentă dispoziție nu aduce atingere prevederilor Directivei 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾.

(4) Statele membre stabilesc obiective și standarde clare privind administrarea sistemelor lor de inspecție, precum și proceduri generale adecvate pentru evaluarea măsurii în care respectivele obiective și standarde sunt atinse.

(5) Statele membre asigură navigatorilor de pe navele care navighează sub pavilionul statului membru respectiv accesul la un exemplar al acordului. Accesul poate fi furnizat electronic.

Articolul 4

Personalul însărcinat cu monitorizarea conformității

(1) Statele membre se asigură că personalul, inclusiv personalul instituțiilor sau cel al altor organizații („organizații recunoscute” în sensul MLC 2006), autorizat să realizeze inspecții în conformitate cu articolul 3 alineatul (3) și responsabil cu verificarea punerii corecte în aplicare a părților relevante din MLC 2006, are pregătirea, competența, mandatul, autoritatea legală deplină, statutul și independența necesare sau oportune care să le permită să efectueze verificarea respectivă și să asigure respectarea părților relevante din MLC 2006. În conformitate cu MLC 2006, inspectorii sunt împuterniciți să ia măsurile care se impun pentru a interzice unei nave să părăsească portul până la realizarea acțiunilor necesare.

(2) Orice autorizații acordate pentru realizarea de inspecții conferă organizației recunoscute cel puțin dreptul de a solicita remedierea deficiențelor identificate în ceea ce privește condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor și de a desfășura inspecții în acest sens la cererea statului portului.

(3) Fiecare stat membru stabilește:

⁽¹⁾ Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime (JO L 131, 28.5.2009, p. 47).

(a) un sistem care să asigure caracterul adecvat al muncii desfășurate de organizațiile recunoscute, care include informații cu privire la toate actele cu putere de lege și actele administrative naționale aplicabile și instrumentele internaționale relevante; și

(b) proceduri de comunicare cu respectivele organizații și de supraveghere a acestora.

(4) Fiecare stat membru pune la dispoziția Biroului Internațional al Muncii o listă la zi a tuturor organizațiilor recunoscute autorizate să acționeze în numele său și actualizează respectiva listă. Lista menționează sarcinile pe care organizațiile recunoscute au fost autorizate să le îndeplinească.

Articolul 5

Proceduri privind reclamațiile la bord, tratarea reclamațiilor și măsuri corective

(1) Fiecare stat membru garantează că în actele sale cu putere de lege sau în normele administrative există proceduri de reclamații la bord adecvate.

(2) Dacă un stat membru primește o plângere pe care nu o consideră în mod vădit nefondată, ori dacă obține probe conform cărora o navă care navighează sub pavilionul său nu respectă dispozițiile părților relevante din MLC 2006 sau din care rezultă că există deficiențe grave legate de măsurile de punere în aplicare a acestora, statul membru în cauză ia măsurile necesare pentru a investiga chestiunea și a se asigura că se acționează pentru remedierea oricăror deficiențe constatate.

(3) Personalul însărcinat cu soluționarea plângerilor sau informat cu privire la acestea tratează drept confidențială sursa oricărei reclamații sau plângeri privind existența unui pericol sau a unei deficiențe legate de condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor sau a unei încălcări a legilor și a normelor și nu sesizează armatorul, reprezentantul armatorului sau operatorul navei în legătură cu efectuarea unei inspecții ca urmare a unei astfel de reclamații sau plângeri.

Articolul 6

Rapoarte

(1) În contextul rapoartelor întocmite în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2009/21/CE, Comisia include chestiunile care fac obiectul prezentei directive.

(2) Până la 31 decembrie 2018, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea reglementării 5.3 din MLC 2006 referitoare la responsabilitățile legate de furnizarea forței de muncă. După caz, raportul poate include propuneri de măsuri de îmbunătățire a condițiilor de viață și de muncă în sectorul maritim.

*Articolul 7***Transpunere**

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 31 martie 2015. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor dispoziții.

Atunci când statele membre adoptă respectivele măsuri, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor măsuri de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 8***Intrarea în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

*Articolul 9***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 20 noiembrie 2013.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

V. LEŠKEVIČIUS

Declarația Comisiei

„Comisia consideră că titlul nu reflectă în mod adecvat domeniul de aplicare al directivei.”

DIRECTIVA 2013/56/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 20 noiembrie 2013**

de modificare a Directivei 2006/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind bateriile și acumulatorii și deșeurile de baterii și acumulatori, în ceea ce privește introducerea pe piață a bateriilor și acumulatorilor portabili care conțin cadmiu și sunt destinați utilizării în uneltele electrice fără fir și a bateriilor tip „nasture” cu conținut redus de mercur, și de abrogare a Deciziei 2009/603/CE a Comisiei

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

(1) Directiva 2006/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ interzice introducerea pe piață a bateriilor și acumulatorilor portabili, inclusiv cei integrați în aparate, care conțin cadmiu într-o proporție mai mare de 0,002 % din greutate. Cu toate acestea, bateriile și acumulatorii portabili destinați utilizării în uneltele electrice fără fir sunt exceptați de la interdicția respectivă.

(2) Comisia a revizuit exceptarea respectivă în conformitate cu articolul 4 alineatul (4) din Directiva 2006/66/CE.

(3) Revizuirea respectivă a condus la concluzia că, pentru a diminua treptat cantitatea de cadmiu eliminată în mediu, interzicerea folosirii cadmiului ar trebui să fie extinsă la

bateriile și acumulatorii portabili destinați utilizării în uneltele electrice fără fir, deoarece pe piață sunt disponibili înlocuitori adecvați fără cadmiu pentru asemenea utilizări, și anume tehnologii pentru baterii pe bază de hidrură de nichel și ioni de litiu.

(4) Derogarea existentă pentru bateriile și acumulatorii portabili destinați utilizării în uneltele electrice fără fir ar trebui să se aplice în continuare până la 31 decembrie 2016, pentru a permite întreprinderilor din domeniul reciclării și consumatorilor din întregul lanț de creare a valorii economice să continue adaptarea la tehnologiile alternative relevante în toate regiunile Uniunii într-o manieră uniformă.

(5) Directiva 2006/66/CE interzice introducerea pe piață a oricăror baterii sau acumulatori, încorporați sau nu în aparate, care conțin mercur într-o proporție mai mare de 0,0005 % din greutate. Cu toate acestea, bateriile tip „nasture” cu un conținut de mercur de maximum 2 % din greutate sunt exceptate de la această interdicție. Piața bateriilor tip „nasture” a Uniunii se află deja într-o fază de trecere spre baterii tip „nasture” fără mercur. Ar trebui, prin urmare, să se interzică comercializarea bateriilor tip „nasture” care conțin mercur într-o proporție mai mare de 0,0005 % din greutate.

(6) Ca urmare a intrării în vigoare a Tratatului de la Lisabona, este necesară alinierea competențelor conferite Comisiei în temeiul Directivei 2006/66/CE la articolele 290 și 291 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

(7) Pentru a completa sau modifica Directiva 2006/66/CE, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește criteriile pentru evaluarea condițiilor echivalente de tratare și reciclare în afara Uniunii, indicarea capacității pe etichetele bateriilor și ale acumulatorilor portabili și auto și derogările de la cerințele de etichetare. Este deosebit de important ca în cursul lucrărilor pregătitoare Comisia să realizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, în timp util și în mod adecvat a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

⁽¹⁾ JO C 229, 31.7.2012, p. 140.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 10 octombrie 2013 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 15 noiembrie 2013.

⁽³⁾ Directiva 2006/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 septembrie 2006 privind bateriile și acumulatorii și deșeurile de baterii și acumulatori și de abrogare a Directivei 91/157/CEE (JO L 266, 26.9.2006, p. 1).

- (8) Ori de câte ori este cazul, formatul și cerințele referitoare la înregistrarea producătorilor ar trebui să fie coerente cu formatul și normele de înregistrare stabilite în temeiul articolului 16 alineatul (3) și al părții A din anexa X la Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾.
- (9) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a Directivei 2006/66/CE, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în ceea ce privește măsurile tranzitorii referitoare la ratele minime de colectare, o metodologie comună pentru calcularea vânzărilor anuale de baterii și acumulatori portabili către utilizatorii finali, norme detaliate privind calculul nivelurilor de eficiență a reciclării, precum și un chestionar sau o schiță pentru rapoartele naționale de implementare. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.
- (10) Directiva 2006/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ a fost abrogată de Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾, cu efect de la 12 decembrie 2010.
- (11) Prin urmare, Directiva 2006/66/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 2006/66/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Interdicția prevăzută la alineatul (1) litera (a) nu se aplică bateriilor tip «nasture» cu un conținut de mercur de maximum 2 % din greutate înainte de 1 octombrie 2015.”;

⁽¹⁾ Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE) (JO L 197, 24.7.2012, p. 38).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

⁽³⁾ Directiva 2006/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2006 privind deșeurile (JO L 114, 27.4.2006, p. 9).

⁽⁴⁾ Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive (JO L 312, 22.11.2008, p. 3).

(b) la alineatul (3), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) unelte electrice fără fir; această excepție privind uneltele electrice fără fir se aplică până la 31 decembrie 2016.”;

(c) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) În ceea ce privește bateriile tip «nasture» pentru proteze auditive, Comisia continuă să evalueze excepția menționată la alineatul (2) și raportează Parlamentului European și Consiliului cu privire la disponibilitatea bateriilor tip «nasture» pentru proteze auditive care sunt conforme cu alineatul (1) litera (a) cel târziu până la 1 octombrie 2014. În cazurile justificate prin lipsa disponibilității bateriilor tip «nasture» pentru proteze auditive care sunt conforme cu alineatul (1) litera (a), Comisia își însoțește raportul de o propunere corespunzătoare în vederea extinderii excepției menționate la alineatul (2) cu privire la bateriile tip «nasture» pentru proteze auditive.”

2. La articolul 6, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Bateriile și acumulatorii care nu îndeplinesc cerințele prezentei directive, dar care au fost introduși pe piață în mod legal înainte de datele de aplicare a interdicțiilor respective menționate la articolul 4, pot fi comercializați în continuare până la epuizarea stocurilor.”

3. La articolul 10, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Comisia poate stabili, prin acte de punere în aplicare, măsuri tranzitorii pentru a soluționa dificultățile cu care se confruntă un stat membru în ceea ce privește satisfacerea cerințelor de la alineatul (2) ca urmare a unor circumstanțe naționale specifice. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).

Pentru a asigura aplicarea uniformă a prezentului articol, Comisia stabilește, prin acte de punere în aplicare, o metodologie comună pentru calcularea vânzărilor anuale de baterii și acumulatori portabili către utilizatorii finali până la 26 septembrie 2007. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).”

4. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

Îndepărtarea deșeurilor de baterii și acumulatori

Statele membre se asigură că producătorii proiectează aparatele astfel încât deșeurile de baterii și acumulatori să poată fi înlăturate cu ușurință. În cazul în care acestea nu pot fi înlăturate cu ușurință de utilizatorul final, statele membre se asigură că producătorii proiectează aparatele astfel încât deșeurile de baterii și acumulatori să poată fi înlăturate cu ușurință de personal calificat care este independent de producător. Aparatele în care sunt încorporate baterii și acumulatori sunt însoțite de instrucțiuni în care se arată cum pot fi îndepărtate în siguranță de utilizatorul final sau de personal calificat independent. După caz, instrucțiunile informează, de asemenea, utilizatorul final cu privire la tipurile de baterii sau de acumulatori încorporat în aparat.

Dispozițiile prevăzute la primul paragraf nu se aplică atunci când, din motive de siguranță, de performanță, medicale sau de integritate a datelor, continuitatea alimentării cu energie este indispensabilă și este nevoie de o conectare permanentă între aparat și baterie sau acumulator.”

5. La articolul 12, alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, norme detaliate privind calculul nivelurilor de eficiență a reciclării până la 26 martie 2010. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).”

6. La articolul 12, alineatul (7) se elimină.

7. La articolul 15, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23a în vederea stabilirii de norme detaliate pentru completarea prevederilor alineatului (2) de la prezentul articol, în special criterii pentru evaluarea condițiilor echivalente menționate la alineatul respectiv.”

8. Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 17

Înregistrare

Statele membre se asigură că fiecare producător este înregistrat. Înregistrarea se supune aceluiași cerințe procedurale în fiecare stat membru în conformitate cu anexa IV.”

9. La articolul 18, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Statele membre fac publice proiectele de măsuri de exceptare menționate la alineatul (1) și motivele care stau la baza propunerii acestora și le notifică Comisiei și celorlalte state membre.”

10. Articolul 21 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Statele membre se asigură că, până la 26 septembrie 2009, capacitatea tuturor bateriilor și acumulatorilor portabili și auto este indicată pe acestea în mod vizibil, lizibil și de neșters. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23a în vederea stabilirii de norme detaliate pentru completarea acestei cerințe, inclusiv metode armonizate de determinare a capacității și a utilizării adecvate până la 26 martie 2009.”

(b) alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

„(7) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23a în vederea acordării de derogări de la cerințele de etichetare stabilite în prezentul articol. Ca parte a pregătirii actelor delegate respective, Comisia consultă părțile interesate relevante, în special producătorii, colectorii, reciclatorii, operatorii de tratare, organizațiile de protecție a mediului, organizațiile consumatorilor și asociațiile lucrătorilor.”

11. La articolul 22, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Rapoartele sunt elaborate pe baza unui chestionar sau a unei schițe. Comisia stabilește, prin acte de punere în aplicare, chestionarul sau schița pentru rapoartele respective. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2). Chestionarul sau schița se transmite statelor membre cu șase luni înainte de începutul primei perioade de raportare.”

12. Se introduce următorul articol:

„Articolul 23a

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 15 alineatul (3) și la articolul 21 alineatele (2) și (7) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 30 decembrie 2013. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește în mod tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun unei astfel de prelungiri cel târziu cu trei luni înainte de sfârșitul fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 15 alineatul (3) și la articolul 21 alineatele (2) și (7) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 15 alineatul (3) și al articolului 21 alineatele (2) și (7) intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea respectivului act către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

13. Articolul 24 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 24

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 39 din Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*). Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și a Consiliului (**).

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) paragraful al treilea din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(*) Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive (JO L 312, 22.11.2008, p. 3).

(**) Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).”

14. Se introduce următoarea anexă:

„ANEXA IV

Cerințe procedurale pentru înregistrare

1. Cerințe pentru înregistrare

Înregistrarea producătorilor de baterii și acumulatori se face la autoritățile naționale sau la organizațiile naționale competente în materie de responsabilitate a producătorilor autorizate de statele membre (denumite în continuare «organisme de înregistrare»), fie în format tipărit, fie în format electronic.

Procedura de înregistrare poate să facă parte dintr-o altă procedură de înregistrare a producătorilor.

Producătorii de baterii și acumulatori se înregistrează doar o singură dată într-un stat membru pe piața căruia introduc baterii și acumulatori pentru prima dată cu titlu profesional și, cu această ocazie, li se furnizează un număr de înregistrare.

2. Informații furnizate de către producători

Producătorii de baterii și acumulatori furnizează organismelor de înregistrare următoarele informații:

(i) denumirea producătorului și denumirea comercială a acestuia (după caz) sub care își desfășoară activitatea în respectivul stat membru;

(ii) adresa (adresele) producătorului: codul poștal și localitatea, denumirea străzii și numărul, țara, URL, numărul de telefon, numele unei persoane de contact, numărul de fax și adresa de e-mail ale producătorului, dacă este cazul;

(iii) precizări cu privire la tipurile de baterii și acumulatori introduși pe piață de producător: baterii și acumulatori portabili, baterii și acumulatori industriali sau baterii și acumulatori auto;

(iv) informații cu privire la modul în care producătorul își îndeplinește obligațiile: printr-un sistem individual sau colectiv;

(v) data cererii de înregistrare;

(vi) codul național de identificare a producătorului, inclusiv numărul european de identificare fiscală sau numărul național de identificare fiscală al producătorului (opțional);

(vii) o declarație prin care se precizează că informațiile furnizate sunt adevărate.

În cadrul procedurii de înregistrare menționate la punctul 1 al doilea paragraf, producătorii de baterii și acumulatori nu sunt obligați să furnizeze nicio altă informație în afara celor specificate la punctul 2 literele (i)-(vii).

3. Taxe de înregistrare

Organismele de înregistrare pot să prevadă aplicarea unor taxe de înregistrare numai în cazul în care acestea sunt bazate pe costuri și sunt proporționale.

Organismele de înregistrare care prevăd aplicarea de taxe de înregistrare informează autoritățile naționale competente cu privire la metodologia de calculare a costurilor în ceea ce privește taxele.

4. Modificarea datelor de înregistrare

Statele membre se asigură că, în cazul modificării datelor furnizate de producători în conformitate cu punctul 2 literele (i)-(vii), aceștia informează în acest sens organismul de înregistrare relevant în termen de maximum o lună de la data modificării.

5. Radierea

În cazul în care producătorii își pierd calitatea de producători într-un stat membru, aceștia solicită radierea din evidențe, informând în acest sens organismul de înregistrare."

Articolul 2

Abrogarea Deciziei 2009/603/CE a Comisiei

Decizia 2009/603/CE a Comisiei⁽¹⁾ se abrogă cu efect de la 1 iulie 2015.

Articolul 3

Transpunere

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma articolului 1 din prezenta directivă până la 1 iulie 2015. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor dispoziții.

(2) Atunci când statele membre adoptă actele respective, acestea cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(3) Comisiei îi este comunicat de statele membre textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 4

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 5

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 20 noiembrie 2013.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

V. LEŠKEVIČIUS

⁽¹⁾ Decizia 2009/603/CE a Comisiei din 5 august 2009 de instituire a cerințelor pentru înregistrarea producătorilor de baterii și acumulatori în conformitate cu Directiva 2006/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 206, 8.8.2009, p. 13).

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1277/2013 AL COMISIEI

din 9 decembrie 2013

de autorizare a creșterii limitelor de îmbogățire a vinului produs din strugurii recoltați în 2013 în anumite regiuni vitivinicole sau într-o parte a acestora

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole (Regulamentul unic OCP) ⁽¹⁾, în special articolul 121 al treilea paragraf,

întrucât:

- (1) Partea A punctul 3 din anexa XVa la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 prevede că statele membre pot solicita majorarea cu până la 0,5 % a limitelor de creștere a tăriei alcoolice în volume (îmbogățire) a vinului în anii în care condițiile climatice au fost deosebit de nefavorabile.
- (2) Republica Cehă, Germania, Franța, Croația, Luxemburg, Ungaria, Austria și Slovacia au solicitat astfel de creșteri ale limitelor de îmbogățire a vinului produs din strugurii recoltați în anul 2013, deoarece condițiile climatice din timpul perioadei de vegetație au fost deosebit de nefavorabile. Aceste cereri au fost formulate de Republica Cehă, Germania, Croația, Luxemburg, Ungaria, Austria și Slovacia pentru toate regiunile lor viticole și de Franța pentru unele comune aflate pe teritoriul departamentului Gironde.
- (3) Ca urmare a condițiilor climatice deosebit de nefavorabile din cursul anului 2013, limitele de creștere a tăriei alcoolice naturale prevăzute în partea A punctul 2 din anexa XVa la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 nu permit producerea unui vin cu tărie alcoolică totală adecvată în anumite regiuni vitivinicole sau în părți ale acestora pentru care există, în mod normal, o cerere pe piață.
- (4) Având în vedere scopul anexei XVa la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007, și anume să descurajeze și să limiteze

îmbogățirea vinului, și dată fiind natura excepțională a derogării din partea A punctul 3 din anexa respectivă, autorizațiile de majorare a limitelor de îmbogățire a vinului ar trebui acordate numai pentru regiuni viticole sau părți ale acestora afectate de condiții climatice deosebit de nefavorabile. Prin urmare, în Franța, autorizația ar trebui acordată numai pentru un număr limitat de comune din departamentul Gironde care au fost afectate de astfel de condiții climatice.

- (5) Prin urmare, este oportun să se autorizeze creșterea limitelor de îmbogățire a vinului produs din strugurii recoltați în 2013 în regiunile vitivinicole în Republica Cehă, Germania, Franța, Croația, Luxemburg, Ungaria, Austria și Slovacia sau în părți ale acestora.
- (6) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului de gestionare a organizării comune a piețelor agricole,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Prin derogare de la partea A punctul 2 din anexa XVa la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007, în regiunile vitivinicole sau în părți ale acestora enumerate în anexa la prezentul regulament, creșterea tăriei alcoolice naturale în volume a strugurilor proaspeți recoltați în anul 2013, a mustului de struguri, a mustului de struguri parțial fermentat, a vinului nou aflat încă în fermentație și a vinului produs din strugurii recoltați în anul 2013 nu poate depăși următoarele limite:

- (a) 3,5 % vol. în zona vitivinicolă A menționată în apendicele la anexa XIb la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007;
- (b) 2,5 % vol. în zona vitivinicolă B menționată în apendicele la anexa XIb la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007;
- (c) 2,0 % vol. în zonele vitivinicole C I și C II menționate în apendicele la anexa XIb la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007.

⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 9 decembrie 2013.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXĂ

Regiunile vitivinicole sau părți ale acestora în care este autorizată creșterea limitei de îmbogățire în conformitate cu articolul 1

Statul membru	Regiuni vitivinicole sau părți ale acestora (zonă vitivinicolă)
Republica Cehă	Toate regiunile vitivinicole (zonele A și B)
Germania	Toate regiunile vitivinicole (zonele A și B)
Franța	Următoarele comune aflate pe teritoriul departamentului Gironde: Arbanats, Ayguemorte-Les-Graves, Baurech, Beautiran, Belvès-de-Castillon, Blésignac, Branne, Cabara, Camiac-et-Saint-Denis, Capian, Cardan, Castillon-la-Bataille, Castres-Gironde, Civrac-sur-Dordogne, Daignac, Dardenac, Espiet, Faleyras, Francs, Gardegan-et-Tourtirac, Grézillac, Guillac, Haux, La Brède, Langoiran, Lestiac-sur-Garonne, Lugaigac, Mouillac, 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 și Virelade (zona C I)
Croația	Toate regiunile vitivinicole (zonele B, C I și C II)
Luxemburg	Toate regiunile vitivinicole (zona A)
Ungaria	Toate regiunile vitivinicole (zona C I)
Austria	Toate regiunile vitivinicole (zona B)
Slovacia	Toate regiunile vitivinicole (zonele B și C I)

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1278/2013 AL COMISIEI**din 9 decembrie 2013****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în sectorul fructelor și legumelor și în sectorul fructelor și legumelor procesate ⁽²⁾, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Runde Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import

din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XVI la regulamentul respectiv.

- (2) Valoarea forfetară de import se calculează în fiecare zi lucrătoare, în conformitate cu articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011, ținând seama de datele zilnice variabile. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 9 decembrie 2013.

Pentru Comisie,
pentru președinte

Jerzy PLEWA

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 299, 16.11.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

ANEXĂ

Valorile forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)		
Codul NC	Codul țării terțe ⁽¹⁾	Valoarea forfetară de import
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⁾ Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2013/60/UE A COMISIEI

din 27 noiembrie 2013

de modificare, în scopul adaptării la progresul tehnic, a Directivei 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți, a Directivei 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și a Directivei 2009/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind montarea dispozitivelor de iluminat și semnalizare luminoasă pe autovehicule cu două sau trei roți

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 97/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1997 privind unele componente și caracteristici ale autovehiculelor cu două sau trei roți ⁽¹⁾, în special articolul 7,având în vedere Directiva 2002/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți ⁽²⁾, în special articolul 17,având în vedere Directiva 2009/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind montarea dispozitivelor de iluminat și semnalizare luminoasă pe autovehicule cu două sau trei roți ⁽³⁾, în special articolul 4,

întrucât:

- (1) Uniunea este o parte contractantă la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958”) ⁽⁴⁾. Pentru a simplifica legislația de omologare din Uniune, în conformitate cu recomandările din Raportul final intitulat „CARS 21: Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI”, este necesar să se modifice directivele UE prin incorporarea în dreptul Uniunii și aplicarea regulamentelor CEE-ONU suplimentare în vigoare în legislația privind omologarea de tip a vehiculelor din categoria L fără a se reduce nivelul de protecție. Pentru a reduce sarcina administrativă legată de procedurile de omologare de tip, producătorilor de

vehicule ar trebui să li se permită să solicite omologarea de tip în conformitate cu regulamentele pertinente CEE-ONU menționate la articolul 1 din prezenta directivă.

- (2) În perioada de tranziție până la data la care Regulamentul nr. 41 al CEE-ONU referitor la emisiile de zgomot ale motocicletelor ⁽⁵⁾ devine obligatorie în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicliuri ⁽⁶⁾, este necesar ca, pentru tipurile noi de vehicule, cerințele privind sunetul pentru motociclete stabilite în capitolul 9 din Directiva 97/24/CE și în a patra serie de modificări la Regulamentul nr. 41 al CEE-ONU, inclusiv valorile limită asociate ale nivelului sonor stabilite în anexa 6 la regulamentul CEE-ONU respectiv, să fie considerate ca fiind echivalente.
- (3) Având în vedere nivelul disproporționat de mare de emisii de hidrocarburi și monoxid de carbon produse de vehiculele din categoriile L1e, L2e și L6e (motorete cu două și trei roți și cvadricicliuri ușoare), este oportun să se revizuiască încercarea ecologică de tip I (emisii la țeava de evacuare după pornirea la rece), incluzând măsurători ale emisiilor imediat după pornirea la rece pentru a reflecta mai bine condițiile reale de utilizare și proporția semnificativă de emisii poluante produse direct după pornirea la rece, în timp ce motorul se încălzește. Modificările aduse procedurii de încercare în laborator a emisiilor ar trebui să se reflecte în dispozițiile administrative, în special în ceea ce privește modificările cu privire la mențiunile de pe certificatul de conformitate (CoC) și de pe fișa anexată cu rezultatele încercărilor din Directiva 2002/24/CE.
- (4) Pentru a se asigura condiții de concurență echitabile pentru toți producătorii și din motive de egalitate a performanței de mediu a categoriilor de vehicule L1e, L2e și L6e în ceea ce privește emisiile de gaze de carter, este, de asemenea, oportun să se solicite producătorului vehiculului, atunci când se solicită o nouă omologare de tip, să precizeze în mod explicit că din sistemul de ventilație a gazelor de carter provin zero

⁽¹⁾ JO L 226, 18.8.1997, p. 1.⁽²⁾ JO L 124, 9.5.2002, p. 1.⁽³⁾ JO L 222, 25.8.2009, p. 1.⁽⁴⁾ JO L 346, 17.12.1997, p. 81.⁽⁵⁾ JO L 317, 14.11.2012, p. 1.⁽⁶⁾ JO L 60, 2.3.2013, p. 52.

emisii de gaze de carter pentru aceste categorii de vehicule, ceea ce înseamnă că carterul trebuie etanșat corespunzător și că nu sunt evacuate gaze de carter direct în atmosfera ambiantă pe durata de viață utilă a vehiculului.

- (5) Pentru a fi coerente cu cerințele CEE-ONU privind montarea dispozitivelor de iluminat și semnalizare luminoasă pentru vehiculele din categoria L, precum și pentru a-și îmbunătăți vizibilitatea, noile tipuri de astfel de vehicule ar trebui să fie dotate cu un sistem de iluminare care se aprinde în mod automat în conformitate cu Regulamentele nr. 74 (vehiculele din categoria L1e) ⁽¹⁾ și nr. 53 (motociclete din categoria L3e) ⁽²⁾ ale CEE-ONU sau cu faruri pentru circulația pe timp de zi în conformitate cu cerințele relevante din Regulamentul nr. 87 CEE-ONU ⁽³⁾. Pentru toate celelalte subcategorii de vehicule din categoria L, aprinderea automată a luminilor trebuie să fie instalată sau, la alegerea fabricantului, trebuie să fie instalate faruri pentru circulația pe timp de zi care se aprind în mod automat.
- (6) Prezenta directivă ar trebui să introducă în mod explicit nivelul Euro pentru categoriile L1e, L2e și L6e de vehicule care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/24/CE. Certificatele de conformitate pentru vehiculele cu o omologare a emisiilor în conformitate cu dispozițiile anterioare ar trebui să continue să fie autorizate să indice nivelul Euro în mod voluntar.
- (7) Măsurile prevăzute de prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru adaptarea la progresul tehnic.
- (8) Pentru a permite adoptarea, de către statele membre, a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive în termenul stabilit, directiva ar trebui să intre în vigoare în ziua următoare datei publicării sale,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 97/24/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 4 alineatul (1) din Directiva 97/24/CE se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În conformitate cu dispozițiile articolului 11 din Directiva 2002/24/CE, se recunoaște echivalența între cerințele capitolelor 1 (anvelope), 2 (dispozitive de iluminat și semnalizare luminoasă), 4 (oglinzi retrovizoare), anexa III la capitolul 9 (cerințe în ceea ce privește nivelul maxim admisibil de zgomot și sistemul de evacuare pentru motociclete) și capitolul 11 (centuri de siguranță) din anexa la prezenta directivă și cele din Regulamentele nr. 30 ⁽¹⁾, nr. 54 ⁽²⁾, nr. 64 ⁽³⁾ și nr. 75 ⁽⁴⁾ pentru anvelope, nr. 3 ⁽⁵⁾, nr. 19 ⁽⁶⁾, nr. 20 ⁽⁷⁾, nr. 37 ⁽⁸⁾, nr. 38 ⁽⁹⁾, nr. 50 ⁽¹⁰⁾, nr. 53 ⁽¹¹⁾, nr. 56 ⁽¹²⁾, nr. 57 ⁽¹³⁾, nr. 72 ⁽¹⁴⁾, nr. 74 ⁽¹⁵⁾ și nr. 82 ⁽¹⁶⁾ pentru dispozitivele de iluminat și semnalizare, nr. 81 ⁽¹⁷⁾

pentru oglinzile retrovizoare, nr. 16 ⁽¹⁸⁾ pentru centurile de siguranță și nr. 41 ⁽¹⁹⁾ privind emisiile de zgomot ale motocicletelor ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

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

2. Anexele I, II și IV la capitolul 5 din Directiva 97/24/CE se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta directivă.

Articolul 2

Anexele IV și VII la Directiva 2002/24/CE se modifică în conformitate cu anexa II la prezenta directivă.

Articolul 3

Anexele I-VI la Directiva 2009/67/CE se modifică în conformitate cu anexa III la prezenta directivă.

Articolul 4

(1) Începând din 1 iulie 2014, statele membre, pe motive legate de măsurile de combatere a poluării aerului și de siguranța în funcționare, ar trebui să refuze acordarea omologării de tip oricărui tip nou de autovehicul cu două sau trei roți care nu se conformează cu Directivele 2002/24/CE și 97/24/CE, astfel cum au fost modificate prin prezenta directivă.

(2) Începând de la 1 iulie 2014, certificatele de conformitate se eliberează pentru vehiculele care sunt conforme cu dispozițiile din Directiva 97/24/CE, astfel cum au fost modificate la punctul 1 din anexa II la prezenta directivă.

Articolul 5

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 iunie 2014 cel târziu. Ele comunică Comisiei textul relevant al acestor dispoziții, fără întârziere.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

⁽¹⁾ JO L 166, 18.6.2013, p. 88.

⁽²⁾ JO L 166, 18.6.2013, p. 55.

⁽³⁾ JO L 164, 30.6.2010, p. 46.

Articolul 6

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 7

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptat la Bruxelles, 27 noiembrie 2013.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXA I

Anexele I, II și IV la capitolul 5 din Directiva 97/24/CE se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) punctele 2.2-2.2.1.2.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.2. **Descrierea încercărilor**

2.2.1. Categoriile de vehicule L1e, L2e și L6e în conformitate cu emisiile Euro 3 se supun tipului I și II de încercări specificate mai jos:

2.2.1.1. Tipul I de încercări (media emisiilor poluante într-o zonă urbană aglomerată după pornirea la rece)

2.2.1.1.1. Vehiculul de încercare este așezat pe un dinamometru de șasiu prevăzut cu frână și volan de inerție. Se efectuează următoarea procedură de încercare:

2.2.1.1.1.1. este întreprinsă fără întrerupere o fază de încercare 1 la rece cu durata de 448 de secunde și cuprinzând patru cicluri elementare;

2.2.1.1.1.2. o fază de încercare 2 la cald trebuie să urmeze fără întârziere faza de încercare 1 la rece, cu durata de 448 de secunde și cuprinzând patru cicluri elementare. Faza de încercare 2 la cald se efectuează fără întrerupere;

2.2.1.1.1.3. fiecare ciclu elementar în faza de încercare 1 la rece sau în faza de încercare 2 la cald cuprinde șapte operațiuni (ralanti, accelerare, viteză constantă, decelerație, viteză constantă, decelerație, ralanti). În timpul ambelor faze de încercare la cald și la rece, gazele de eșapament sunt diluate cu aer proaspăt în așa fel încât volumul debitului acestui amestec este constant;

2.2.1.1.1.4. în încercarea de tipul I:

2.2.1.1.1.4.1. pe durata fazei de încercare 1 la rece un flux continuu de eșantioane de amestec de gaze de evacuare și aer de diluare trebuie să fie colectate în sacul nr. 1. Pe durata fazei de încercare 2 la cald un flux continuu de eșantioane de amestec de gaze de evacuare și aer de diluare trebuie să fie colectate într-un sac separat nr. 2. Se procedează separat la determinarea succesivă a concentrațiilor de monoxid de carbon, hidrocarburi totale, oxizi de azot și bioxid de carbon în sacul nr. 1 și sacul nr. 2;

2.2.1.1.1.4.2. volumul total al amestecului în fiecare sac se măsoară și se adună pentru a obține volumul total al sacilor;

2.2.1.1.1.4.3. la sfârșitul fiecărei faze de încercare se înregistrează distanța efectiv parcursă din totalul afișat pe contorul de rotație acționat de rolă.

2.2.1.1.2. Încercarea se realizează în conformitate cu procedura de încercare descrisă în apendicele 1. Gazele sunt colectate și analizate în conformitate cu metodele stabilite.

2.2.1.1.3. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 2.2.1.1.4, încercarea se realizează de trei ori. Masa totală obținută la fiecare încercare a monoxidului de carbon, a hidrocarburilor și a oxizilor de azot trebuie să fie sub limita valorilor Euro 3 stabilite în tabelul de mai jos.

2.2.1.1.3.1.

Tabelul 1

Limite de emisii Euro 3 pentru categoriile de vehicule L1e, L2e și L6e

Omologare de tip pentru componente și conformitatea producției	
CO (g/km)	HC + NO _x (g/km)
L ₁	L ₂
1 ⁽¹⁾	1,2

⁽¹⁾ Limita masei de CO trebuie să fie de 3,5 g/km în cazul motoretelor cu trei roți (L2e) și al cvadriciclorilor ușoare (L6e).

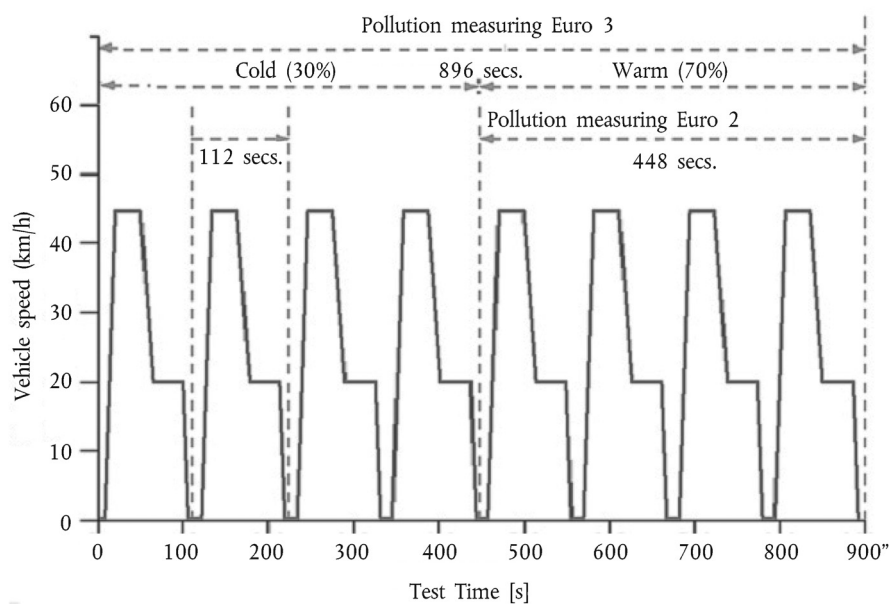
2.2.1.1.3.2. Totuși, unul dintre cele trei rezultate pentru fiecare dintre poluanții menționați mai sus poate depăși cu maximum 10 % valoarea limită prescrisă pentru motorele implicate, cu condiția ca media aritmetică a celor trei rezultate să fie mai mică decât valoarea limită prescrisă. Dacă mai mult de un poluant depășește valorile limită, nu se ține cont dacă aceasta se întâmplă în aceeași încercare sau în mai multe.

- 2.2.1.1.4. Numărul de încercări prescris la punctul 2.2.1.1.3 este redus, corespunzător condițiilor de mai jos, când V_1 este rezultatul primei încercări și V_2 rezultatul celei de a doua încercări pentru fiecare dintre poluanții menționați la punctul respectiv.
- 2.2.1.1.4.1. Este necesară doar o încercare dacă $V_1 \leq 0,70$ pentru toți poluanții implicați.
- 2.2.1.1.4.2. Sunt necesare doar două încercări dacă $V_1 \leq 0,85$ L pentru toți poluanții implicați și dacă, pentru cel puțin un poluant, $V_1 > 0,70$ L. În completare, pentru fiecare dintre poluanții implicați, V_2 trebuie să fie astfel încât $V_1 + V_2 < 1,70$ L și $V_2 < L$.
- 2.2.1.1.5. Un vehicul din categoria L1e, L2e sau L6e care respectă limitele Euro 3 din încercarea de tip I stabilite la punctul 2.2.1.1.3.1 și cerințele referitoare la încercarea de tip I prevăzute în prezenta anexă este omologat ca vehicul conform cu standardul Euro 3.
- 2.2.1.2. Încercarea de tip II (emisii de monoxid de carbon și de hidrocarburi nearse la ralanti)
- 2.2.1.2.1. Sunt măsurate timp de un minut masa monoxidului de carbon și masa hidrocarburilor nearse emise cu motorul la ralanti.
- 2.2.1.2.2. Încercarea se execută în conformitate cu procedura descrisă în apendicele 2.”;
- (b) în apendicele 1, punctele 4.2-4.2.3 se înlocuiesc cu următorul text:
- „4.2. **Echipamentul de colectare a gazelor**
- Echipamentul de colectare a gazelor cuprinde următoarele componente (a se vedea sub-apendicele 2 și 3):
- 4.2.1. un dispozitiv de colectare a tuturor gazelor evacuate produse în timpul încercării în timp ce se menține presiunea atmosferică la orificiul (orificiile) de eșapament al(e) motoretei;
- 4.2.2. un tub care conectează echipamentul de colectare a gazelor evacuate și sistemul de prelevare a acestora. Tubul și dispozitivul de colectare sunt din oțel inoxidabil sau din alt material care nu modifică compoziția gazelor prelevate și care rezistă la temperatura gazului;
- 4.2.3. un dispozitiv de aspirare a gazelor diluate. Acest dispozitiv garantează un flux constant de volum suficient pentru asigurarea că toate gazele evacuate sunt absorbite.”;
- (c) în apendicele 1, punctele 4.2.4-4.2.8 se înlocuiesc cu următorul text:
- „4.2.4. o sondă de prelevare atașată exteriorului dispozitivului de colectare care poate colecta un eșantion constant de aer pentru diluare utilizând o pompă, un filtru și un debitmetru pe durata încercării;
- 4.2.5. o sondă de prelevare direcționată în amonte de fluxul de gaz diluat pentru eșantionarea amestecului la un debit constant pe durata încercării utilizând, dacă este necesar, un filtru, un debitmetru și o pompă. Debitul minim al gazelor în sistemele de eșantionare menționate trebuie să fie de cel puțin 150 l/h;
- 4.2.6. valve cu trei căi pe circuitele de eșantionare descrise mai sus pentru direcționarea volumelor eșantioanelor fie direct în atmosferă, fie către sacii respectivi de eșantionare pe durata încercării;
- 4.2.7. saci de eșantionare fără scurgeri pentru colectarea amestecului de gaze de evacuare și aer de diluare. Aceștia nu sunt afectați de poluanții în cauză, având o capacitate suficientă pentru a împiedica debitul normal al eșantioanelor prelevate. Trebuie să existe cel puțin un sac de prelevare diferit (sac nr. 1) pentru faza de încercare 1 la rece și un sac de eșantionare separat (sac nr. 2) pentru faza de încercare 2 la cald;
- 4.2.7.1. acești saci de eșantionare trebuie să aibă dispozitive de etanșare automată care pot fi închise rapid și ușor fie pe circuitul de eșantionare, fie pe circuitul de analiză la finalul încercării.

- 4.2.7.1.1. Dispozitivul de etanșare de pe sacul nr. 1 se închide după 448 de secunde de la începerea încărcării de tip I.
- 4.2.7.1.2. Dispozitivul de etanșare de pe sacul nr. 2 trebuie deschis imediat după sigilarea sacului nr. 1 și închis din nou la 896 de secunde după începerea încărcării de tipul I;
- 4.2.8. trebuie să existe o metodă de măsurare a volumului total de gaze diluate care trece prin dispozitivul de eșantionare pe durata încercării. Sistemul de diluare a gazelor de evacuare trebuie să fie în conformitate cu cerințele din apendicele 2 de la capitolul 6 din anexa I la Regulamentul nr. 83 al CEE-ONU.
- 4.2.9.

Figura 1

Eșantionarea emisiilor poluante conform standardului Euro 3 în raport cu standardul Euro 2 pentru un vehicul din categoria L1e, L2e sau L6e



- (d) în apendicele 1 se introduce următorul punct 4.3.3:

„4.3.3. Echipamentul de analiză trebuie să permită măsurarea independentă a eșantionului de amestec de gaze de evacuare și aer de diluare colectat în sacii nr. 1 și 2.”;

- (e) în apendicele 1, punctele 5.4-5.4.3 se înlocuiesc cu următorul text:

„5.4. **Condiționarea vehiculului de încercare**

- 5.4.1. Presiunea pneurilor vehiculului de încercare trebuie să fie cea specificată de fabricant pentru utilizarea normală pe șosea. Totuși, dacă diametrul rolei este mai mic de 500 mm, presiunea din anvelope poate fi crescută cu 30-50 %.
- 5.4.2. Rezervorul (rezervoarele) de combustibil trebuie să fie golit(e), prin intermediul orificiului (orificiilor) de golire prevăzut(e) și umplut(e) cu carburantul de încercare specificat în anexa IV.
- 5.4.3. Vehiculul de încercare trebuie să fie deplasat în zona de încercare și următoarele operațiuni trebuie să fie efectuate:”;

- (f) în apendicele 1, se inserează următoarele puncte 5.4.3.1-5.4.3.5:

- „5.4.3.1. Vehiculul de încercare este condus sau împins pe șasiul dinamometrului și este supus ciclului de încercare descris la punctul 2.1. Vehiculul de încercare nu trebuie să fie rece și poate fi utilizat pentru reglarea puterii dinamometrului.
- 5.4.3.2. Sarcina pe roata de direcție trebuie să fie egală cu ± 3 kg din încărcătură, pentru un vehicul utilizat normal, cu un conducător cântărind $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$ așezat în poziție normală.
- 5.4.3.3. Încercările în gol se pot efectua pe parcursul ciclului de încercare prevăzut la punctul 2.1 la punctele de încercare, cu condiția să nu fie prelevat niciun eșantion de emisie, pentru a stabili nivelul minim de accelerație necesar pentru a menține un raport bun viteză-timp.

5.4.3.4. Înainte de a fi plasat în zona de impregnare, vehiculul de încercare este supus la patru cicluri de funcționare consecutive astfel cum se prevede la punctul 2.1, fiecare cu o durată de 112 secunde. Acest ciclu de încercare de condiționare trebuie să fie efectuat cu reglajele dinamometrului prevăzute la punctele 5.1 și 5.2. Măsurarea emisiilor de la țeava de evacuare nu este necesară pentru acest ciclu de încercare de condiționare.

5.4.3.5. În decurs de cinci minute de la încheierea fazei de condiționare, vehiculul de încercare trebuie să fie scos de pe dinamometru și condus sau împins pentru a fi staționat în zona de impregnare. Temperatura ambiantă în zona de impregnare trebuie să fie reglată la $298\text{ K} \pm 5\text{ K}$. Vehiculul se ține pe o perioadă de cel puțin șase ore și de maximum 36 de ore înainte de pornirea la rece de tip I sau până când temperatura uleiului motorului T_{Oil} , temperatura lichidului de răcire T_{Coolant} sau temperatura bujiei/garniturii T_{SP} (numai pentru motoarele cu răcire cu aer) este egală cu temperatura aerului din zona de impregnare. Raportul de încercare trebuie să indice criteriul selecționat.”;

(g) în apendicele 1, punctele 7.1-7.1.3 se înlocuiesc cu următorul text:

„7.1. **Eșantionare**

7.1.1. Eșantionarea începe odată cu încercările, așa cum se indică la punctul 6.2.2.

7.1.2. Sacii nr. 1 și 2 trebuie să fie sigilați ermetic și să urmeze secvența sigilării prevăzute la punctul 4.2.7.1. Aceștia nu trebuie să fie conectați în timpul fazei de încercare 1 la rece sau fazei de încercare 2 la cald.

7.1.3. La sfârșitul ciclului final, dispozitivul pentru colectarea gazelor evacuate diluate și a aerului pentru diluare trebuie închis, iar gazul produs de motor trebuie direcționat în atmosferă.”;

(h) în apendicele 1, punctul 7.2.4 se înlocuiește cu următorul text:

„7.2.4. Concentrațiile de HC, CO și NO_x și CO_2 în eșantioanele de gaze evacuate și în sacii colectori ai aerului de diluare sunt determinate din valorile afișate sau înregistrate de echipamentul de măsură prin aplicarea curbelor relevante de calibrare.”;

(i) în apendicele 1, punctele 8-8.4.1 se înlocuiesc cu următorul text:

„8. DETERMINAREA CANTITĂȚII DE GAZE POLUANTE EMISE

8.1. Masele de CO_2 și de poluanți gazoși CO, HC, NO_x se determină separat pentru sacii nr. 1 și 2 în conformitate cu punctele 8.2-8.6.

8.2. Masa de monoxid de carbon emis în timpul testului se determină prin formula:

$$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$

unde:

8.2.1. CO_m este masa monoxidului de carbon emis în timpul testului, în g/km, calculată separat pentru fiecare fază;

8.2.2. S_X este distanța parcursă efectiv exprimată în km, obținută prin înmulțirea numărului total al rotațiilor circumferinței afișate pe contorul rolei;

unde:

$X = 1$ pentru faza 1 la rece;

$X = 2$ pentru faza 2 la cald;

8.2.3. d_{CO} este densitatea monoxidului de carbon la temperatura de 273,2 K (0 °C) și la presiunea de 101,3 kPa ($= 1,250 \cdot 10^3\text{ g/m}^3$);

8.2.4. CO_c este volumul concentrației de monoxid de carbon în gazele diluate, exprimat în milionimi (ppm) și corectat pentru a ține cont de poluarea aerului de diluare:

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

unde:

- 8.2.4.1. CO_e este concentrația monoxidului de carbon, măsurată în milionimi (ppm), în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul S_a .
- 8.2.4.2. CO_d este concentrația monoxidului de carbon, măsurată în milionimi (ppm), în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul S_b .
- 8.2.4.3. DF este coeficientul menționat la punctul 8.6;
- 8.2.5. V este volumul total, exprimat în m^3 /încercare, al gazelor diluate la temperatura de referință de 273,2 K (0 °C) și la presiunea de referință de 101,3 kPa:

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

unde:

- 8.2.5.1. V_0 este volumul de gaz deplasat de pompa P_1 în timpul unei rotații, exprimat în m^3 /rotație. Volumul este funcție de presiunile diferite la secțiunile de admisie și de evacuare ale pompei;
- 8.2.5.2. N este numărul de rotații efectuate de pompa P_1 în timpul celor patru cicluri de încercări elementare;
- 8.2.5.3. P_a este presiunea atmosferică exprimată în kPa;
- 8.2.5.4. P_i înseamnă valoarea medie, exprimată în kPa, în cursul efectuării ciclului de cădere de presiune în secțiunea de admisie a pompei P_1 ;
- 8.2.5.5. T_p (°C) este valoarea temperaturii gazelor diluate măsurată în secțiunea de admisie a pompei P_1 .
- 8.3. Masa hidrocarburilor narse emise prin eșapamentul motorei în timpul încercărilor este calculată cu formula:

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

unde:

- 8.3.1. HC_m este masa hidrocarburilor emise în timpul încercării, exprimată în g, calculată separat pentru fiecare fază;
- 8.3.2. S_X este distanța definită la punctul 8.2.2;
- 8.3.3. d_{HC} este densitatea hidrocarburilor la o temperatură de 273,2 K (0 °C) și o presiune de 101,3 kPa [pentru benzină (E5) ($C_{10}H_{1,89}O_{0,016}$)] (= 631 g/ m^3);
- 8.3.4. HC_c este concentrația gazelor diluate, exprimată în milionimi (ppm) echivalent carbon și corectată pentru a ține cont de aerul de diluare:

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

unde:

- 8.3.4.1. HC_e este concentrația hidrocarburilor, exprimată în milionimi (ppm) echivalent carbon, în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul S_a ;
- 8.3.4.2. HC_d este concentrația hidrocarburilor, exprimată în milionimi (ppm) echivalent carbon, în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul S_b ;
- 8.3.4.3. DF este coeficientul menționat la punctul 8.6;
- 8.3.5. V este volumul definit în 8.2.5.

- 8.4. Masa oxizilor de azot emiși prin eșapamentul motorei în cursul încercării este calculată prin intermediul formulei:

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

unde:

- 8.4.1. NO_{xm} este masa oxizilor de azot emiși în timpul încercării, exprimată în g, calculată separat pentru fiecare fază;

(j) în apendicele 1, se inserează următoarele puncte 8.4.2-8.6.3:

- „8.4.2. S_X este distanța definită la punctul 8.2.2;

- 8.4.3. d_{NO_2} este densitatea oxizilor de azot din gazele de eșapament în echivalent de NO_2 , la temperatura de 273,2 K (0 °C) și presiunea de 101,3 kPa (= 2,050 103 g/m³);

- 8.4.4. NO_{xc} este concentrația de oxizi de azot în gazele diluate, exprimată în ppm și corectată pentru a ține cont de aerul de diluare:

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

unde:

- 8.4.4.1. NO_{xe} este concentrația de oxizi de azot, exprimată în ppm, din mostra de gaze diluate colectată în săculețul S_a ;

- 8.4.4.2. NO_{xd} este concentrația de oxizi de azot, exprimată în ppm, din mostra de gaze diluate colectată în săculețul S_b ;

- 8.4.4.3. DF este coeficientul menționat la punctul 8.6;

- 8.4.5. K_h este factorul de corecție al umidității

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

unde:

- 8.4.5.1. H este umiditatea absolută în grame de apă pe kilogram de aer uscat (în g/kg)

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

unde:

- 8.4.5.1.1. U este gradul de umiditate exprimat în procente;

- 8.4.5.1.2. P_d este presiunea vaporilor saturați cu apă, exprimată în kPa, la temperatura de încercare;

- 8.4.5.1.3. P_a este presiunea atmosferică exprimată în kPa;

- 8.4.6. V este volumul definit în 8.2.5.

- 8.5. Dioxid de carbon (CO_2)

Masa dioxidului de carbon emis prin eșapamentul vehiculului în timpul încercărilor este calculată cu următoarea formulă:

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

unde:

- 8.5.1. CO_{2m} este masa dioxidului de carbon emis în timpul seriei de încercări, exprimată în g, calculată separat pentru fiecare fază;
- 8.5.2. S_X este distanța definită la punctul 8.2.2;
- 8.5.3. V este volumul definit în 8.2.5;
- 8.5.4. d_{CO_2} este densitatea dioxidului de carbon la temperatura de 273,2 K (0 °C) și la presiunea de 101,3 kPa, $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3$ g/m³;
- 8.5.5. CO_{2c} este concentrația de gaze diluate, exprimată în % dioxid de carbon echivalent, corectată pentru a ține cont de aerul de diluare prin următoarea ecuație:

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

unde:

- 8.5.5.1. CO_{2e} este concentrația dioxidului de carbon, exprimată în procente, în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul (sacii) S_A ;
- 8.5.5.2. CO_{2d} este concentrația dioxidului de carbon, exprimată în procente, în eșantionul de gaze diluate colectat în sacul (sacii) S_B ;
- 8.5.5.3. DF este coeficientul menționat la punctul 8.6.
- 8.6. DF este un coeficient exprimat prin formula:

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

unde:

- 8.6.1. C_{CO_2} = concentrația de CO_2 din gazul de evacuare diluat conținut în sacii de prelevare, exprimată în % volum;
- 8.6.2. C_{HC} = concentrația de HC din gazul de evacuare diluat conținut în sacii de prelevare, exprimată în ppm echivalent carbon;
- 8.6.3. C_{CO} = concentrația de CO din gazele de evacuare conținute în sacii de prelevare, exprimată în ppm.”;

(k) în apendicele 1, punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„9. Prezentarea rezultatelor încercărilor

Rezultatul (mediu) al fazei la rece este denumit R_{X1} (în g), rezultatul (mediu) al fazei la cald este denumit R_{X2} (în g). Utilizând aceste rezultate de emisie, rezultatul final al încercării de tip I R_X (în g/km) se calculează cu ajutorul următoarei formule:

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

unde:

$X = HC, CO, NO_x$ sau CO_2

$R_{HC_Cold} = HC_{mass_cold_phase_1}$ (în g) și $R_{HC_Warm} = HC_{mass_warm_phase_2}$ (în g), a se vedea formula de la punctul 8.3

$R_{CO_Cold} = CO_{mass_cold_phase_1}$ (în g) și $R_{CO_Warm} = CO_{mass_warm_phase_2}$ (în g), a se vedea formula de la punctul 8.2

$R_{NOx_Cold} = NOx_{mass_cold_phase_1}$ (în g) și $R_{NOx_Warm} = NOx_{mass_warm_phase_2}$ (în g), a se vedea formula de la punctul 8.4

$R_{CO2_Cold} = CO_{2mass_cold_phase_1}$ (în g) și $R_{CO2_Warm} = CO_{2mass_warm_phase_2}$ (în g): a se vedea formula de la punctul 8.5

S_T : distanța totală a încercării = $S_1 + S_2$ efectiv parcursă de vehiculul de încercare L1e, L2e sau L6e în faza 1 la rece și faza 2 la cald a ciclului complet de încercare.”;

(l) în apendicele 1, se adaugă punctul 10 cu următorul text:

„10. Consumul de carburant

Consumul de carburant se calculează utilizând rezultatele încercării de la punctul 9, după cum urmează:

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

unde:

FC = consumul de carburant în litri pe 100 km;

D = densitatea carburantului de încercare în kg/l la 288,2 K (15 °C);

(m) se adaugă următorul apendice 3:

„Apendicele 3

E emisiile de gaze de carter și interpretarea rezultatelor încercărilor privind emisiile de CO₂ și consumul de carburant

1. Nicio emisie de gaze de carter nu este emisă de vehiculele omologate de tip din categoriile L1e, L2e, L6e. Gazele de carter nu sunt eliberate direct în mediul ambiant, pe toată durata de viață utilă a vehiculelor din oricare categorie L.
2. Interpretarea rezultatelor încercării de tip I pentru emisiile de CO₂ și consumul de carburant pentru vehiculele din categoriile L1e, L2e și L6e.
 - 2.1. Valorile CO₂ și ale consumului de carburant adoptate ca valori standard pentru omologarea de tip sunt cele declarate de fabricant, cu condiția ca acestea să nu depășească cu mai mult de 4 % valoarea măsurată de serviciul tehnic. Valoarea măsurată poate fi mai mică, fără nicio limitare.
 - 2.2. În cazul în care valoarea măsurată a CO₂ și consumul de combustibil depășesc valoarea CO₂ declarată de fabricant și consumul de carburant cu mai mult de 4 %, se întreprinde o altă încercare pe același vehicul.
 - 2.3. În cazul în care media rezultatelor celor două încercări nu depășește valoarea declarată de constructor cu mai mult de 4 %, atunci valoarea declarată de constructor este considerată drept valoare de omologare de tip.
 - 2.4. Dacă media celor două rezultate ale încercărilor depășește în continuare valoarea declarată cu mai mult de 4 %, se efectuează o încercare finală pe același vehicul. Media celor trei rezultate ale încercărilor este considerată ca valoarea standard pentru omologare.”
2. Punctul 2.2.1.1.7 din anexa II se modifică după cum urmează:

„2.2.1.1.7. Datele înregistrate sunt completate în secțiunile corespunzătoare ale documentului menționat în anexa VII la Directiva 2002/24/CE. Nivelul Euro corespunzător se introduce la punctul 46.2 din anexa IV la Directiva 2002/24/CE în conformitate cu normele stabilite în nota de subsol de la punctul respectiv.”
3. Anexa IV se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA IV

SPECIFICAȚII PENTRU CARBURANȚII DE REFERINȚĂ

Carburanții de referință benzină (E5) și motorină (B5) sunt specificați în conformitate cu secțiunea A din anexa IX la Regulamentul (CE) nr. 692/2008 (*).

(*) JO L 199, 28.7.2008, p. 1.”

ANEXA II

1. Anexa IV la Directiva 2002/24/CE se modifică după cum urmează:

(a) punctul 46 se modifică după cum urmează:

„46. Emisii de gaze de evacuare ⁽¹¹⁾

46.1 Nivel Euro:(1, 2 sau 3) ⁽¹²⁾

46.2. Încercare de tip I: CO: g/km HC: g/km NO_x : g/km HC + NO_x: g/km ⁽¹³⁾

46.3. Încercare de tip II: CO ⁽¹³⁾: g/min HC ⁽¹³⁾: g/min

CO ⁽¹⁴⁾: % vol

Poluarea vizibilă a aerului cauzată de un motor cu aprindere prin comprimare:

valoarea corectată a coeficientului de absorbție: m⁻¹;

(b) se adaugă notele de subsol 12, 13 și 14:

„⁽¹²⁾ În funcție de numărul directivei relevante și a ultimului act de modificare aplicabil omologării, conformitatea cu nivelul Euro 1, 2 sau 3 se determină după cum urmează:

Indicarea nivelului Euro în cazul în care autoritatea competentă în materie de omologare dorește acest lucru, pentru omologările acordate anterior următoarei date: 11 decembrie 2013;

În tabelul 2.2.1.1.3 din anexa I la capitolul 5 al Directivei 97/24/CE, prin conformitatea cu primul rând de valori limită se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 1» și prin conformitatea cu cel de al doilea rând de valori limită se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 2»;

Prin conformitate deplină cu anexa I la capitolul 5 din Directiva 97/24/CE, ceea ce include conformitatea cu nivelul «Euro 2» combinată cu metodologia de încercare, prevăzută în anexa I la Directiva 2013/60/UE a Comisiei (JO L 329, 10.12.2013, p. 15), se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 3»;

În tabelul 2.2.1.1.5 din anexa II la capitolul 5 din Directiva 97/24/CE, prin conformitate cu:

— rândurile de valori limită în partea A din tabelul 2.2.1.1.5 privind clasa I (< 150 cm³) și clasa II (≥ 150 cm³), se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 2»;

— rândurile de valori limită în partea B din tabelul 2.2.1.1.5 privind clasa I (< 150 cm³) și clasa II (≥ 150 cm³), se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 3»;

— rândurile de valori limită în partea C din tabelul 2.2.1.1.5 privind clasa I (v_{max} < 130 km/h) și clasa II (v_{max} ≥ 130 km/h), se înțelege conformitatea cu nivelul «Euro 3».

⁽¹³⁾ Numai pentru vehiculele din categoriile L1e, L2e și L6e conforme cu dispozițiile din Directiva 97/24/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2013/60/UE.

⁽¹⁴⁾ Pentru vehiculele din categoria L care intră în domeniul de aplicare a articolului 1 din Directiva 2002/24/CE, cu excepția vehiculelor din categoriile L1e, L2e și L6e.”

2. Anexa VII la Directiva 2002/24/CE se modifică după cum urmează:

(a) punctele 2-2.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„2. Rezultatele încercărilor de emisii

Numărul directivei corespondente și a actelor sale de modificare aplicabile omologării de tip. În cazul unei directive cu două sau mai multe etape de punere în aplicare, stadiul punerii în aplicare și nivelul Euro trebuie să fie indicate:

Variantă/versiune:

Nivel Euro ⁽¹⁾:

2.1. Încercare de tip I

CO: g/km

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

2.2. Încercare de tip II

CO (g/min) ⁽²⁾HC (g/min) ⁽²⁾CO (% vol) ⁽³⁾ în regim de ralanti normal:Precizați viteza de ralanti ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:CO (% vol) ⁽³⁾ în regim de ralanti accelerat:Precizați viteza de ralanti ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:Temperatura uleiului motorului ⁽³⁾ ⁽⁵⁾:”

(b) notele de subsol se modifică după cum urmează:

„⁽¹⁾ A se vedea nota de subsol 12 din anexa IV.⁽²⁾ Numai pentru vehiculele din categoriile L1e, L2e și L6e.⁽³⁾ Pentru vehiculele din categoria L care intră în domeniul de aplicare a articolului 1 din Directiva 2002/24/CE, cu excepția vehiculelor din categoriile L1e, L2e și L6e.⁽⁴⁾ A se menționa toleranța de măsurare.⁽⁵⁾ Aplicabil numai pentru motoarele în patru timpi.”

ANEXA III

Anexele I-VI la Directiva 2009/67/CE se modifică după cum urmează:

1. Lista anexelor se modifică după cum urmează:

- (a) trimiterile la apendicele 1 și 2 din anexa II se elimină;
- (b) trimiterile la apendicele 1 și 2 din anexa IV se elimină.

2. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) în partea A, se adaugă următoarele puncte 16-18:

„16. *lampă de circulație pe timp de zi*

înseamnă o lampă orientată spre față utilizată pentru ca vehiculul să fie mai ușor vizibil în timpul utilizării acestuia în timpul zilei;

17. *sistem de oprire/pornire*

înseamnă un sistem automat de oprire și pornire a motorului pentru a reduce funcționarea la ralanti, reducând astfel consumul de combustibil, emisiile poluante și de CO₂;

18. *prin întrerupătorul principal al vehiculului*

se înțelege dispozitivul prin intermediul căruia sistemul electronic de la bordul vehiculului trece din modul deconectat, cum este cazul unui vehicul staționat în absența conducătorului auto, în modul normal de funcționare.”;

(b) în partea B, punctul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„10. Legăturile electrice trebuie să fie astfel realizate, încât lampă de poziție față sau farul de fază scurtă, dacă nu există lampă de poziție față, lampă de poziție spate și lampă plăcuței de înmatriculare spate să poată fi pornite și oprite doar simultan.

Vehiculele trebuie să fie dotate cu:

- lămpi de circulație pe timp de zi; sau
- faruri de fază scurtă care sunt în mod automat aprinse atunci când întrerupătorul principal al vehiculului a fost acționat.”;

(c) în partea B, punctul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„11. În absența unor cerințe speciale, legăturile electrice trebuie să fie astfel realizate, încât farul de fază lungă, farul de fază scurtă și lampă de ceață să nu poată fi pornite până când lămpile menționate la punctul 10 nu au fost, de asemenea, aprinse. Această cerință nu se aplică, totuși, farurilor de fază lungă sau scurtă când ele emit avertizări optice ce constau din iluminata intermitentă la intervale scurte cu farul de fază lungă sau iluminata intermitentă la intervale scurte cu farul de fază scurtă sau aprinderea alternativă la intervale scurte a farului de fază lungă și a farului de fază scurtă.”;

(d) în partea B, se adaugă următoarele puncte 15-17:

„15. Vehiculele din categoria L1e și L3e pot fi dotate cu dispozitive și materiale suplimentare reflectorizante în spate și lateral, cu condiția ca acestea să nu diminueze eficiența dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă obligatorii. În special, compartimentele pentru bagaje și portbagajele pot fi prevăzute cu materiale retroreflectorizante, cu condiția ca acestea să fie de aceeași culoare ca dispozitivul de iluminat situat în acel loc.

16. Niciun vehicul nu trebuie să fie echipat cu surse de lumină auxiliare care emit lumină care poate fi direct și/sau indirect observată în condiții normale de conducere, altele decât cele pentru iluminarea comenzilor, martoarelor și a indicatoarelor sau compartimentul ocupantului.

17. În cazul în care activarea automată a farurilor aprinse sau a lămpii de circulație pe timp de zi este legată de funcționarea unui motor, acest lucru se interpretează ca fiind legat de activarea întrerupătorului principal. În special, acest lucru este valabil pentru vehiculele care funcționează cu electricitate sau alte sisteme alternative de propulsie și vehiculele echipate cu un sistem de pornire/oprire automată a motorului.”

3. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) punctele 1-1.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„1. Vehiculele din categoria L1e trebuie să îndeplinească toate cerințele relevante din Regulamentul nr. 74 al CEE-ONU. Vehiculele cu o viteză maximă proiectată a vehiculului ≤ 25 km/h trebuie să îndeplinească toate cerințele relevante prevăzute pentru vehicule cu o viteză maximă proiectată a vehiculului > 25 km/h.

- 1.1. Vehiculele din categoria L1e, în absența unor cerințe specifice pentru vehiculele din categoria respectivă, trebuie să fie dotate cu un dispozitiv de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate.
- 1.2. În absența unor cerințe specifice în Regulamentul nr. 74 al CEE-ONU, vehiculele din categoria L1e pot fi dotate cu lămpi pentru circulație diurnă care sunt activate în locul farurilor aprinse automat și care îndeplinesc cerințele de la punctele 6.15-6.15.7 din anexa III.”;
- (b) apendicele 1 și 2 se elimină;
- (c) apendicele 3 se renumerează ca apendicele 1 și trimiterea la acesta în lista anexelor se modifică în consecință;
- (d) apendicele 4 se renumerează ca apendicele 2 și trimiterea la acesta în lista anexelor se modifică în consecință;
- (e) în apendicele 2 se introduce următorul punct 5.7:
- „5.7. Lampă pentru plăcuța de înmatriculare spate”;
- (f) în apendicele 2, punctul 6.3 se înlocuiește cu următorul text:
- „6.3. Lampă pentru circulație diurnă: da/nu (*)”.
4. Anexa III se modifică după cum urmează:
- (a) se introduce următorul punct 1.8:
- „1.8. lampă pentru plăcuța de înmatriculare spate”;
- (b) punctul 2.3 se înlocuiește cu următorul text:
- „2.3. lampă pentru circulație diurnă”;
- (c) punctul 6.1.10 se înlocuiește cu următorul text:
- „6.1.10. Martor pentru anclanșare/indicator cu circuit închis: obligatoriu dacă farul cu lumină de drum este montat (indicator albastru de semnalizare și fără intermitență).”;
- (d) se inserează următorul punct 6.1.11:
- „6.1.11. Alte cerințe:
- farurile cu lumină de drum ale vehiculelor care tind să se încline la viraje pot fi echipate cu un sistem de reglare a înclinării orizontale (HIAS – *horizontal inclination adjustment system*), astfel cum este definit la punctul 2.25 din Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu condiția ca toate cerințele relevante din regulamentul respectiv care se aplică HIAS să fie îndeplinite;
 - valoarea cumulată a intensității maxime a tuturor farurilor cu lumină de drum care pot fi activate în același timp nu trebuie să depășească 430 000 cd, ceea ce corespunde unei valori de referință de 100.”;
- (e) punctul 6.2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:
- „6.2.3.1. În lățime:
- o lumină de întâlnire independentă poate fi montată deasupra, dedesubt sau lateral față de altă lampă față. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al luminii de întâlnire trebuie să fie plasat în planul median longitudinal al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
 - o fază de întâlnire independentă încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este dotat, de asemenea, cu o lampă de poziție față, în plus față de farul care produce lumina de întâlnire principală, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
 - două lumini de întâlnire dintre care niciuna, una dintre ele sau ambele este/sunt reciproc încorporată/ încorporate cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
 - în cazul în care există două faruri de întâlnire, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase ale celor mai exterioare lămpi și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.”;
- (f) punctul 6.2.11 se înlocuiește cu următorul text:
- „6.2.11. Alte cerințe:
- farurile cu lumină de întâlnire ale vehiculelor care tind să se încline la viraje pot fi echipate cu un sistem de reglare a înclinării orizontale (HIAS – *horizontal inclination adjustment system*), astfel cum este definit la punctul 2.25 din Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu condiția ca toate cerințele relevante din regulamentul respectiv care se aplică HIAS să fie îndeplinite;

- farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este la 0,8 m sau mai puțin deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,0 % și – 1,5 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;
- farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este între 0,8 m și 1,0 m deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,0 % și – 2,0 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;
- farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este la 1,0 m sau mai mult deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,5 % și – 2,0 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;
- pentru un far care produce lumina de întâlnire principală cu o sursă de lumină având un flux luminos normal care nu depășește 2 000 de lumeni și o înclinare inițială între – 1,0 % și – 1,5 %, înclinația verticală a farului trebuie să rămână între – 0,5 % și – 2,5 % în orice condiții de încărcare. Înclinația verticală trebuie să rămână între – 1,0 % și – 3,0 % în cazul în care înclinația inițială este stabilită între – 1,5 % și – 2,0 %. Un dispozitiv exterior de ajustare poate fi utilizat pentru a satisface cerințele, cu condiția ca nicio altă unealtă în afara celor furnizate împreună cu vehiculul să nu fie necesară;
- pentru un far care produce lumina de întâlnire principală cu o sursă de lumină având un flux luminos normal care nu depășește 2 000 de lumeni și o înclinare inițială între – 1,0 % și – 1,5 %, înclinația verticală a farului trebuie să rămână între – 0,5 % și – 2,5 % în orice condiții de încărcare. Înclinația verticală trebuie să rămână între – 1,0 % și – 3,0 % în cazul în care înclinația inițială este stabilită între – 1,5 % și – 2,0 %. Se poate utiliza un dispozitiv de reglare a înălțimii luminii farurilor pentru a satisface cerințele prezentului punct, dar funcționarea acestuia trebuie să fie automată, iar timpul de răspuns să fie mai mic de 30 de secunde.”;

(g) se introduce următorul punct 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Condiții de încercare:

- cerințele privind înclinația de la punctul 6.2.11 se verifică după cum urmează:
 - vehicul cu masa acestuia în stare de funcționare și o masă de 75 kg care simulează conducătorul auto;
 - vehicul complet încărcat cu masa distribuită astfel încât să se atingă sarcinile maxime admise pe axă declarate de producător pentru această condiție de încărcare;
 - vehicul cu o masă de 75 kg care simulează conducătorul auto și încărcat suplimentar, astfel încât să atingă sarcina maximă admisă pe axa din spate declarată de fabricant; cu toate acestea, sarcina admisă pe axa din față este cât mai mică posibil în acest caz;
- înainte de efectuarea măsurătorilor, vehiculul este deplasat de trei ori în sus și în jos și apoi este deplasat în spate și în față pentru cel puțin o rotație completă a roții.”;

(h) punctul 6.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.4.1. Număr:

- una sau două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care nu depășește 1 300 mm;
- două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm;
- o lampă de stop suplimentară din categoria S3 sau S4 (adică lampă de stop montată în centru în partea superioară) poate fi montată, cu condiția ca toate cerințele relevante din Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU aplicabile instalării unor astfel de lămpi de stop pe vehiculele din categoria M1 să fie îndeplinite.”;

(i) punctul 6.5.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.5.3.1. În lățime:

- o lampă de poziție față individuală poate fi montată deasupra, dedesubt sau pe laterala unei alte lămpi frontale: dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al lămpii de poziție față trebuie să fie plasat în planul median longitudinal al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- o lampă de poziție față independentă încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este echipat, de asemenea, cu altă lampă față în plus față de lampa de poziție față, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;

- două lămpi de poziție față dintre care niciuna, una sau ambele este/sunt încorporată/încorporate reciproc cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- în cazul în care există două lămpi de poziție față, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.”;

(j) punctul 6.6.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.6.3.1. În lățime:

- o lampă de poziție spate unică trebuie instalată pe vehicul astfel încât centrul de referință al lămpii de poziție spate să fie situat în planul longitudinal median al vehiculului;
- două lămpi de poziție spate trebuie instalate pe vehicul astfel încât centrele de referință ale lămpilor de poziție spate să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- în cazul vehiculelor cu două roți spate și o lățime maximă care depășește 1 300 mm, distanța laterală dintre marginile exterioare ale suprafețelor emițătoare de lumină și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.”;

(k) punctul 6.7.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.7.3.1. În lățime:

- în cazul în care există un singur catadioptru spate, acesta trebuie să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului;
- în cazul în care există doi catadioptri spate, aceștia vor fi instalați pe vehicul astfel încât centrele lor de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median;
- în cazul în care există doi catadioptri spate, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.”;

(l) se adaugă următoarele puncte 6.15-6.15.7:

„6.15. Lampa pentru circulație diurnă

6.15.1. Număr:

- una sau două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care nu depășește 1 300 mm;
- două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.15.2. Schema de instalare:

- nu există cerințe specifice.

6.15.3. Poziția:

6.15.3.1. În lățime:

- o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală poate fi montată deasupra, dedesubt sau pe laterală unei alte lămpi frontale. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al lămpii de circulație pe timp de zi trebuie să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este echipat, de asemenea, cu altă lampă față în plus față de lampa de circulație pe timp de zi, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- două lămpi de circulație pe timp de zi dintre care niciuna, una sau ambele este/sunt încorporată/încorporate reciproc cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- marginile interioare ale suprafețelor luminoase trebuie să fie la cel puțin 500 mm distanță în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.15.3.2. În înălțime:

- un minimum de 250 mm și un maximum de 1 500 mm deasupra solului.

6.15.3.3. În lungime:

- în fața vehiculului. Această condiție este considerată ca fiind îndeplinită dacă lumina emisă nu jenează conducătorul auto, nici direct, nici indirect prin intermediul oglinzilor retrovizoare și/sau al altor suprafețe reflectorizante ale vehiculului.

6.15.3.4. Distanță:

— dacă distanța între lampa indicatoare de direcție față și lampa de circulație pe timp de zi este egală sau mai mică de 40 mm, legăturile electrice ale lămpii de circulație pe timp de zi pe aceea parte a vehiculului trebuie să fie astfel încât:

- să fie stinsă; sau
- intensitatea sa luminoasă să fie redusă până la un nivel care nu depășește 140 cd;

pe durata întregii perioade de activare a lămpii indicatoare de direcție față (ciclurile aprins și stins).

6.15.4. Vizibilitatea geometrică:

- $\alpha = 10^\circ$ în sus și 10° în jos;
- $\beta = 20^\circ$ spre stânga și spre dreapta dacă există doar o singură lampă pentru circulație diurnă;
- $\beta = 20^\circ$ spre exterior și 20° spre interior dacă există două lămpi pentru circulație diurnă.

6.15.5. Orientare:

- în sens frontal; se poate deplasa solidar cu unghiul de bracăj al ghidonului.

6.15.6. Legăturile electrice:

- toate lămpile pentru circulație diurnă trebuie să se aprindă atunci când comutatorul principal este activat; cu toate acestea, ele pot rămâne stinse în următoarele condiții:
 - sistemul de control al transmisiei automate este în poziția parcare;
 - frâna de staționare este activată; sau
 - înainte de punerea în mișcare a vehiculului pentru prima dată după fiecare activare manuală a întrerupătorului principal și a sistemului de propulsie al vehiculului;
- lămpile pentru circulație diurnă pot fi dezactivate manual; cu toate acestea, acest lucru este posibil numai dacă viteza vehiculului nu depășește 10 km/h. Lămpile trebuie să fie repuse automat în funcțiune când viteza vehiculului este mai mare de 10 km/h sau atunci când vehiculul a parcurs mai mult de 100 m;
- lămpile pentru circulație diurnă se dezactivează automat în cazul în care:
 - vehiculul este oprit de întrerupătorul principal;
 - lămpile de ceață față sunt activate;
 - farurile sunt activate, cu excepția cazului în care ele sunt utilizate pentru a emite semnale luminoase intermitente la intervale scurte de timp; și
 - în condiții de lumină ambiantă de maximum 1 000 de lucși în cazul în care viteza indicată pe vitezometrul vehiculului este încă clar lizibilă (de exemplu, în cazul în care iluminarea vitezometrului este întotdeauna aprinsă) și vehiculul nu este prevăzut cu un indicator de iluminare pentru anclanșare de culoare verde și fără intermitență în conformitate cu punctul 6.5.9 sau un indicator verde de funcționare cu circuit închis specific pentru lampa pentru circulație pe timp de zi identificat prin simbolul adecvat. În acest caz, farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B sunt activate automat în mod simultan în mai puțin de două secunde după ce nivelul luminii ambiante coboară sub 1 000 de lucși. În cazul în care condițiile de luminozitate ambiante ajung ulterior la un nivel de cel puțin 7 000 de lucși, lămpile de circulație pe timp de zi trebuie să fie reactivate automat, în timp ce farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B se dezactivează în mod simultan într-un interval cuprins între cinci și 300 de secunde (de exemplu, activarea pe deplin automată a sistemului de iluminare este necesară în cazul în care conducătorul auto nu are indicii vizibile și stimulare pentru a activa iluminarea normală în condiții de întuneric).

6.15.7. Martor pentru anclanșare/indicator cu circuit închis:

- opțional;

(m) în apendicele 4 se introduce următorul punct 5.8:

„5.8. Lampă plăcuța de înmatriculare spate”;

(n) în apendicele 4, punctul 6.4 se înlocuiește cu următorul text:

„6.4. Lampă pentru circulație diurnă: da/nu (*)”.

5. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Vehiculele din categoria L3e trebuie să îndeplinească toate cerințele relevante prevăzute în Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu excepția punctului 5.14.9”;

(b) appendicele 1 și 2 se elimină;

(c) appendicele 3 se renumerează ca appendicele 1 și trimiterea la acesta în lista anexelor se modifică în consecință;

(d) appendicele 4 se renumerează ca appendicele 2 și trimiterea la acesta în lista anexelor se modifică în consecință;

(e) în appendicele 2, se adaugă punctul 6.5 cu următorul text:

„6.5. Lampă pentru circulație diurnă: da/nu (*);”.

6. Anexa V se modifică după cum urmează:

(a) se adaugă următorul punct 2.5:

„2.5. Lampa pentru circulație diurnă;”.

(b) punctul 6.1.11 se înlocuiește cu următorul text:

„6.1.11. Alte cerințe:

— farurile cu lumină de drum ale vehiculelor care tind să se încline la viraje pot fi echipate cu un sistem de reglare a înclinării orizontale (HIAS – *horizontal inclination adjustment system*), astfel cum este definit la punctul 2.25 din Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu condiția ca toate cerințele relevante din regulamentul respectiv care se aplică HIAS să fie îndeplinite;

— valoarea cumulată a intensității maxime a tuturor farurilor cu lumină de drum care pot fi activate în același timp nu trebuie să depășească 430 000 cd, ceea ce corespunde unei valori de referință de 100.”;

(c) se adaugă următoarele puncte 6.13-6.13.7:

„6.13. Lampa pentru circulație diurnă

6.13.1. Număr:

- una sau două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care nu depășește 1 300 mm;
- două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.13.2. Schema de instalare:

- nu există cerințe specifice.

6.13.3. Poziția:

6.13.3.1. În lățime:

- o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală poate fi montată deasupra, dedesubt sau pe laterala unei alte lămpi frontale. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al lămpii de circulație pe timp de zi trebuie să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este echipat, de asemenea, cu altă lampă față în plus față de lampa de circulație pe timp de zi, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- două lămpi de circulație pe timp de zi dintre care niciuna, una sau ambele este/sunt încorporată/ încorporate reciproc cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- marginile interioare ale suprafețelor luminoase trebuie să fie la cel puțin 500 mm distanță în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.13.3.2. În înălțime:

- un minimum de 250 mm și un maximum de 1 500 mm deasupra solului.

6.13.3.3. În lungime:

- în fața vehiculului. Această condiție este considerată ca fiind îndeplinită dacă lumina emisă nu jenează conducătorul auto, nici direct, nici indirect prin intermediul oglinzilor retrovizoare și/sau al altor suprafețe reflectorizante ale vehiculului.

6.13.3.4. Distanță:

- dacă distanța între lampa indicatoare de direcție față și lampa de circulație pe timp de zi este egală sau mai mică de 40 mm, legăturile electrice ale lămpii de circulație pe timp de zi pe acea parte a vehiculului trebuie să fie astfel încât:
 - să fie stinsă; sau
 - intensitatea sa luminoasă să fie redusă până la un nivel care nu depășește 140 cd; pe durata întregii perioade de activare a lămpii indicatoare de direcție față (ciclurile aprins și stins).

6.13.4. Vizibilitatea geometrică:

- $\alpha = 10^\circ$ în sus și 10° în jos;
- $\beta = 20^\circ$ spre stânga și spre dreapta dacă există doar o singură lampă pentru circulație diurnă;
- $\beta = 20^\circ$ spre exterior și 20° spre interior dacă există două lămpi pentru circulație diurnă.

6.13.5. Orientare:

- în sens frontal; se poate deplasa solidar cu unghiul de bracaj al ghidonului.

6.13.6. Legăturile electrice:

- toate lămpile pentru circulație diurnă trebuie să se aprindă atunci când comutatorul principal este activat; cu toate acestea, ele pot rămâne stinse în următoarele condiții:
 - sistemul de control al transmisiei automate este în poziția parcare;
 - frâna de staționare este activată; sau
 - înainte de punerea în mișcare a vehiculului pentru prima dată după fiecare activare manuală a întrerupătorului principal și a sistemului de propulsie al vehiculului;
- lămpile pentru circulație diurnă pot fi dezactivate manual; cu toate acestea, acest lucru este posibil numai dacă viteza vehiculului nu depășește 10 km/h. Lămpile trebuie să fie repuse automat în funcțiune când viteza vehiculului este mai mare de 10 km/h sau atunci când vehiculul a parcurs mai mult de 100 m;
- lămpile pentru circulație pe timp de zi se dezactivează în fiecare caz automat atunci când:
 - vehiculul este oprit de întrerupătorul principal;
 - lămpile de ceață față sunt activate;
 - farurile sunt activate, cu excepția cazului în care ele sunt utilizate pentru a emite semnale luminoase intermitente la intervale scurte de timp; și
 - în condiții de lumină ambiantă de maximum 1 000 de lăci în cazul în care viteza indicată pe vitezometrul vehiculului este încă clar lizibilă (de exemplu, în cazul în care iluminarea vitezometrului este întotdeauna aprinsă) și vehiculul nu este prevăzut cu un indicator de iluminare pentru anclanșare de culoare verde și fără intermitență în conformitate cu punctul 6.5.9 sau un indicator verde de funcționare cu circuit închis specific pentru lampa pentru circulație pe timp de zi identificat prin simbolul adecvat. În acest caz, farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B sunt activate automat în mod simultan în mai puțin de două secunde după ce nivelul luminii ambiante coboară sub 1 000 de lăci. În cazul în care condițiile de luminozitate ambiante ajung ulterior la un nivel de cel puțin 7 000 de lăci, lămpile de circulație pe timp de zi trebuie să fie reactivate automat, în timp ce farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B se dezactivează în mod simultan într-un interval cuprins între cinci și 300 de secunde (de exemplu, activarea pe deplin automată a sistemului de iluminare este necesară în cazul în care conducătorul auto nu are indicii vizibile și stimulare pentru a activa iluminarea normală în condiții de întuneric).

6.13.7. Martor pentru anclanșare/indicator cu circuit închis:

- opțional;

(d) în apendicele 4, se adaugă punctul 6.5 cu următorul text:

„6.5. Lampă pentru circulație diurnă: da/nu (*)”.

7. Anexa VI se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2.4 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4. lampă pentru circulație diurnă”;

(b) punctul 6.1.11 se înlocuiește cu următorul text:

„6.1.11. Alte cerințe:

- farurile cu lumină de drum ale vehiculelor care tind să se încline la viraje pot fi echipate cu un sistem de reglare a înclinării orizontale (HIAS – *horizontal inclination adjustment system*), astfel cum este definit la punctul 2.25 din Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu condiția ca toate cerințele relevante din regulamentul respectiv care se aplică HIAS să fie îndeplinite;
- valoarea cumulată a intensității maxime a tuturor farurilor cu lumină de drum care pot fi activate în același timp nu trebuie să depășească 430 000 cd, ceea ce corespunde unei valori de referință de 100.”;

(c) punctul 6.2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.2.3.1. În lățime:

- o lumină de întâlnire independentă poate fi montată deasupra, dedesubt sau lateral față de altă lampă față. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al luminii de întâlnire trebuie să fie plasat în planul median longitudinal al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- o fază de întâlnire independentă încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este dotat, de asemenea, cu o lampă de poziție față, în plus față de farul care produce lumina de întâlnire principală, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- două lumini de întâlnire dintre care niciuna, una dintre ele sau ambele este/sunt reciproc încorporat/ încorporate cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- în cazul în care există două faruri de întâlnire, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase ale celor mai exterioare lămpi și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.”;

(d) punctul 6.2.11 se înlocuiește cu următorul text:

„6.2.11. Alte cerințe:

- farurile cu lumină de întâlnire ale vehiculelor care tind să se încline la viraje pot fi echipate cu un sistem de reglare a înclinării orizontale (HIAS – *horizontal inclination adjustment system*), astfel cum este definit la punctul 2.25 din Regulamentul nr. 53 al CEE-ONU, cu condiția ca toate cerințele relevante din regulamentul respectiv care se aplică HIAS să fie îndeplinite;
- farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este la 0,8 m sau mai puțin deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,0 % și – 1,5 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;
- farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este între 0,8 m și 1,0 m deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,0 % și – 2,0 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;
- farurile de întâlnire al căror punct cel mai de jos al suprafeței emițătoare de lumină este la 1,0 m sau mai mult deasupra solului trebuie să fie ajustate la un reglaj inițial de înclinare cuprins între – 1,5 % și – 2,0 %. Valoarea precisă poate fi declarată de către constructor;
- pentru un far care produce lumina de întâlnire principală cu o sursă de lumină având un flux luminos normal care nu depășește 2 000 de lumeni și o înclinație inițială între – 1,0 % și – 1,5 %, înclinația verticală a farului trebuie să rămână între – 0,5 % și – 2,5 % în orice condiții de încărcare. Înclinația verticală trebuie să rămână între – 1,0 % și – 3,0 % în cazul în care înclinația inițială este stabilită între – 1,5 % și – 2,0 %. Un dispozitiv exterior de ajustare poate fi utilizat pentru a satisface cerințele, cu condiția ca nicio altă unealtă în afara celor furnizate împreună cu vehiculul să nu fie necesară;
- pentru un far care produce lumina de întâlnire principală cu o sursă de lumină având un flux luminos normal care nu depășește 2 000 de lumeni și o înclinație inițială între – 1,0 % și – 1,5 %, înclinația verticală a farului trebuie să rămână între – 0,5 % și – 2,5 % în orice condiții de încărcare. Înclinația verticală trebuie să rămână între – 1,0 % și – 3,0 % în cazul în care înclinația inițială este stabilită între – 1,5 % și – 2,0 %. Se poate utiliza un dispozitiv de reglare a înălțimii luminii farurilor pentru a satisface cerințele prezentului paragraf, dar funcționarea acestuia trebuie să fie automată iar timpul de răspuns este mai mic de 30 de secunde.”;

(e) se introduce următorul punct 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Condiții de încercare:

- cerințele privind înclinația de la punctul 6.2.11 se verifică după cum urmează:
- vehicul cu masa acestuia în stare de funcționare și o masă de 75 kg care simulează conducătorul auto;
- vehicul complet încărcat cu masa distribuită astfel încât să se atingă sarcinile maxime admise pe axă declarate de producător pentru această condiție de încărcare;
- vehicul cu o masă de 75 kg care simulează conducătorul auto și încărcat suplimentar, astfel încât să atingă sarcina maximă admisă pe axa din spate declarată de fabricant; cu toate acestea, sarcina admisă pe axa din față este cât mai mică posibil în acest caz;
- înainte de efectuarea măsurărilor, vehiculul este deplasat de trei ori în sus și în jos și apoi este deplasat în spate și în față pentru cel puțin o rotație completă a roții.”;

(f) punctul 6.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.4.1. Număr:

- una sau două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care nu depășește 1 300 mm;
- două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm;
- o lampă de stop suplimentară din categoria S3 sau S4 (adică o lampă de stop montată în centru în partea superioară) poate fi montată, cu condiția ca toate cerințele relevante din Regulamentul nr. 48 al CEE-ONU aplicabile instalării unor astfel de lămpi de stop pe vehiculele din categoria M1 să fie îndeplinite.”;

(g) punctul 6.5.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.5.3.1. În lățime:

- o lampă de poziție față individuală poate fi montată deasupra, dedesubt sau pe laterala unei alte lămpi frontale. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al lămpii de poziție față trebuie să fie plasat în planul median longitudinal al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- o lampă de poziție față independentă încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este echipat, de asemenea, cu altă lampă față în plus față de lampa de poziție față, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- două lămpi de poziție față dintre care niciuna, una sau ambele este/sunt încorporată/încorporate reciproc cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- în cazul în care există două lămpi de poziție față, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.”;

(h) punctul 6.6.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.6.3.1. În lățime:

- o lampă de poziție spate unică trebuie instalată pe vehicul astfel încât centrul de referință al lămpii de poziție spate să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului;
- două lămpi de poziție spate trebuie instalate pe vehicul astfel încât centrele de referință ale lămpilor de poziție spate să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- în cazul vehiculelor cu două roți spate și o lățime maximă care depășește 1 300 mm, distanța laterală dintre marginile exterioare ale suprafețelor emițătoare de lumină și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.”;

(i) punctul 6.12.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„6.12.3.1. În lățime:

- în cazul în care există un singur catadioptru spate, acesta trebuie să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului;
- în cazul în care există doi catadioptri spate, aceștia vor fi instalați pe vehicul astfel încât centrele lor de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median;
- în cazul în care există doi catadioptri spate, distanța laterală dintre marginea exterioară a suprafețelor luminoase și marginile cele mai exterioare ale vehiculului nu trebuie să depășească 400 mm.”;

(j) se adaugă următoarele puncte 6.14-6.14.7:

„6.14. Lampa pentru circulație diurnă

6.14.1. Număr:

- una sau două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care nu depășește 1 300 mm;
- două, în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.14.2. Schema de instalare:

- nu există cerințe specifice.

6.14.3. Poziția:

6.14.3.1. În lățime:

- o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală poate fi montată deasupra, dedesubt sau pe laterala unei alte lămpi frontale. Dacă aceste lămpi sunt puse una deasupra celeilalte, centrul de referință al lămpii de circulație pe timp de zi trebuie să fie localizat în interiorul planului longitudinal median al vehiculului; dacă aceste lămpi sunt una lângă alta, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- o singură lampă de circulație pe timp de zi individuală încorporată reciproc cu altă lampă față trebuie montată astfel încât centrul de referință să fie în planul longitudinal median al vehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care vehiculul este echipat, de asemenea, cu altă lampă față în plus față de lampa de circulație pe timp de zi, centrele lor de referință trebuie să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- două lămpi de circulație pe timp de zi dintre care niciuna, una sau ambele este/sunt încorporată/ încorporate reciproc cu altă lampă față trebuie montate astfel încât centrele de referință să fie simetrice în raport cu planul longitudinal median al vehiculului;
- marginile interioare ale suprafețelor luminoase trebuie să fie la cel puțin 500 mm distanță în cazul vehiculelor cu o lățime maximă care depășește 1 300 mm.

6.14.3.2. În înălțime:

- un minimum de 250 mm și un maximum de 1 500 mm deasupra solului.

6.14.3.3. În lungime:

- în fața vehiculului. Această condiție este considerată ca fiind îndeplinită dacă lumina emisă nu jenează conducătorul auto, nici direct, nici indirect prin intermediul oglinzilor retrovizoare și/sau al altor suprafețe reflectorizante ale vehiculului.

6.14.3.4. Distanță:

- dacă distanța între lampa indicatoare de direcție față și lampa de circulație pe timp de zi este egală sau mai mică de 40 mm, legăturile electrice ale lămpii de circulație pe timp de zi pe acea parte a vehiculului trebuie să fie astfel încât:
 - să fie stinsă; sau
 - intensitatea sa luminoasă să fie redusă până la un nivel care nu depășește 140 cd;
- pe durata întregii perioade de activare a lămpii indicatoare de direcție față (ciclurile aprins și stins).

6.14.4. Vizibilitatea geometrică:

- $\alpha = 10^\circ$ în sus și 10° în jos;
- $\beta = 20^\circ$ spre stânga și spre dreapta dacă există doar o singură lampă pentru circulație diurnă;
- $\beta = 20^\circ$ spre exterior și 20° spre interior dacă există două lămpi pentru circulație diurnă.

6.14.5. Orientare:

- în sens frontal; se poate deplasa solidar cu unghiul de braț al ghidonului.

6.14.6. Legăturile electrice:

- toate lămpile pentru circulație diurnă trebuie să se aprindă atunci când comutatorul principal este activat; cu toate acestea, ele pot rămâne stinse în următoarele condiții:
 - sistemul de control al transmisiei automate este în poziția parcare;

- frâna de staționare este activată; sau
- înainte de punerea în mișcare a vehiculului pentru prima dată după fiecare activare manuală a întrerupătorului principal și a sistemului de propulsie al vehiculului;
- lămpile pentru circulație diurnă pot fi dezactivate manual; cu toate acestea, acest lucru este posibil numai dacă viteza vehiculului nu depășește 10 km/h. Lămpile trebuie să fie repuse automat în funcțiune când viteza vehiculului este mai mare de 10 km/h sau atunci când vehiculul a parcurs mai mult de 100 m;
- lămpile pentru circulație pe timp de zi se dezactivează în fiecare caz automat atunci când:
 - vehiculul este oprit de întrerupătorul principal;
 - lămpile de ceață față sunt activate;
 - farurile sunt activate, cu excepția cazului în care ele sunt utilizate pentru a emite semnale luminoase intermitente la intervale scurte de timp; și
- în condiții de lumină ambiantă de maximum 1 000 de lucși în cazul în care viteza indicată pe vitezometrul vehiculului este încă clar lizibilă (de exemplu, în cazul în care iluminarea vitezometrului este întotdeauna aprinsă) și vehiculul nu este prevăzut cu un indicator de iluminare pentru anclanșare de culoare verde și fără intermitență în conformitate cu punctul 6.5.9 sau un indicator verde de funcționare cu circuit închis specific pentru lampa pentru circulație pe timp de zi identificat prin simbolul adecvat. În acest caz, farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B sunt activate automat în mod simultan în mai puțin de două secunde după ce nivelul luminii ambiante coboară sub 1 000 de lucși. În cazul în care condițiile de luminozitate ambiante ajung ulterior la un nivel de cel puțin 7 000 de lucși, lămpile de circulație pe timp de zi trebuie să fie reactivate automat, în timp ce farurile cu lumină de întâlnire și dispozitivele de iluminat prevăzute la punctul 11 din anexa I secțiunea B se dezactivează în mod simultan într-un interval cuprins între cinci și 300 de secunde (de exemplu, activarea pe deplin automată a sistemului de iluminare este necesară în cazul în care conducătorul auto nu are indicii vizibile și stimulare pentru a activa iluminarea normală în condiții de întuneric).

6.14.7. Martor pentru anclanșare/indicator cu circuit închis:

- opțional”;

(k) în apendicele 4, punctul 6.5 se înlocuiește cu următorul text:

„6.5. Lampă pentru circulație diurnă: da/nu (*)”.

DECIZII

DECIZIA 2013/725/PESC A CONSILIULUI

din 9 decembrie 2013

de modificare și de prelungire a Deciziei 2012/173/PESC privind activarea Centrului de operații al UE pentru misiunile și operațiile din cadrul politicii de securitate și apărare comune desfășurate în Cornul Africii

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 42 alineatul (4) și articolul 43 alineatul (2),

având în vedere propunerea Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate,

întrucât:

- (1) La 16 iulie 2012, Consiliul a adoptat Decizia 2012/389/PESC ⁽¹⁾ de instituire a misiunii Uniunii Europene referitoare la consolidarea capacităților maritime regionale în statele din Cornul Africii (EUCAP NESTOR).
- (2) La 8 octombrie 2013, Comitetul politic și de securitate (COPS) a convenit să prelungească mandatul Centrului de operații al UE pentru misiunile și operațiile din cadrul politicii de securitate și apărare comune (PSAC) desfășurate în Cornul Africii pentru o perioadă de 12 luni.
- (3) Prin urmare, Decizia 2012/173/PESC a Consiliului ⁽²⁾ ar trebui să fie modificată și să se prelungească în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Decizia 2012/173/PESC se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Centrul de operații al UE este activat în sprijinul misiunilor și operațiilor din cadrul PSAC desfășurate în Cornul Africii, și anume operația Atalanta, EUTM Somalia și EUCAP NESTOR.”.

⁽¹⁾ Decizia 2012/389/PESC a Consiliului din 16 iulie 2012 privind misiunea Uniunii Europene referitoare la consolidarea capacităților maritime regionale în statele din Cornul Africii (EUCAP NESTOR) (JO L 187, 17.7.2012, p. 40).

⁽²⁾ Decizia 2012/173/PESC a Consiliului din 23 martie 2012 privind activarea Centrului de operații al UE pentru misiunile și operațiile din cadrul politicii de securitate și apărare comune desfășurate în Cornul Africii (JO L 89, 27.3.2012, p. 66).

2. La articolul 2, alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) prin utilizarea propriilor competențe militare și a competențelor specializate de planificare, asigurarea de sprijin direct comandantului operațiilor civile pentru planificarea operațională și desfășurarea EUCAP NESTOR;”;

(b) litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) facilitarea coordonării și îmbunătățirea sinergiilor dintre operația Atalanta, EUTM Somalia și EUCAP NESTOR, în contextul strategiei pentru Cornul Africii și în legătură cu Reprezentantul Special al Uniunii Europene pentru Cornul Africii.”.

3. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Căpitanul (de marină) Ad VAN DER LINDE este numit șef al Centrului de operații al UE pentru o perioadă de doi ani.”;

(b) se introduce următorul alineat:

„(1a) Consiliul autorizează COPS, în conformitate cu articolul 38 din TUE, să decidă cu privire la numirea viitorilor șefi ai Centrului de operații al UE.”.

4. La articolul 9, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Prezenta decizie se aplică de la 23 martie 2012 până la 22 martie 2015.”.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles, 9 decembrie 2013.

Pentru Consiliu
Președintele

A. PABEDINSKIENĖ

DECIZIA 2013/726/PESC A CONSILIULUI**din 9 decembrie 2013****în sprijinul RCONU 2118 (2013) și al EC-M-33/Dec 1 a Consiliului executiv al OIAC, în cadrul punerii în aplicare a Strategiei UE împotriva proliferării armelor de distrugere în masă**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 26 alineatul (2) și articolul 31 alineatul (1),

având în vedere propunerea Înalțului Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate,

întrucât:

- (1) La 27 septembrie 2013, Consiliul executiv al Organizației pentru Interzicerea Armelor Chimice (OIAC) a adoptat o „Decizie privind distrugerea armelor chimice siriene” în cadrul sesiunii sale EC-M-33.
- (2) La 27 septembrie 2013, Consiliul de Securitate al Organizației Națiunilor Unite a adoptat Rezoluția 2118 (2013), confirmând decizia Consiliului executiv al OIAC și exprimându-și indignarea profundă în legătură cu utilizarea armelor chimice la 21 august 2013 în regiunea Rif Dimashq, astfel cum s-a conchis în raportul misiunii ONU, condamnând uciderea de civili care a rezultat din aceasta, afirmând că utilizarea armelor chimice constituie o încălcare gravă a dreptului internațional și subliniind că cei care se fac vinovați de orice utilizare a armelor chimice trebuie trași la răspundere, subliniind totodată că singura soluție a crizei actuale din Republica Arabă Siriană poate fi obținută printr-un proces politic reprezentativ condus de Siria, bazat pe Comunicatul de la Geneva din 30 iunie 2012, și evidențiind necesitatea convocării conferinței internaționale privind Siria cât mai curând posibil.
- (3) Printr-o declarație, Guvernul Republicii Arabe Siriene a recunoscut existența unui program de arme chimice de mare anvergură și a unor cantități considerabile de arme chimice, inclusiv componente chimice toxice periculoase ale acestor arme, care reprezintă motive importante de preocupare în privința neproliferării, dezarmării și securității.
- (4) Ca urmare a aderării Republicii Arabe Siriene la Convenția privind interzicerea dezvoltării, producerii, stocării și folosirii armelor chimice și distrugerea acestora (denumită în continuare „Convenția privind armele chimice” sau „CWC”), care produce efecte de la 14 octombrie 2013, OIAC este responsabilă de verificarea respectării de către Siria a CWC și a dispozițiilor

oricărei decizii relevante a Consiliului executiv al OIAC și, ca parte a misiunii comune, de supravegherea respectării dispozițiilor oricărei rezoluții CSONU relevante.

- (5) La 16 octombrie 2013, directorul general al OIAC a reamintit statelor părți la CWC (nota S/1132/2013) că, în decizia sa privind distrugerea armelor chimice siriene (EC-M-33/DEC.1), Consiliul executiv a decis, printre altele, „să examineze, de urgență, mecanismele de finanțare pentru activitățile desfășurate de Secretariat cu privire la Republica Arabă Siriană și să solicite tuturor statelor părți care sunt în măsură să facă acest lucru să furnizeze contribuții voluntare pentru activitățile desfășurate în procesul de punere în aplicare a prezentei decizii”. În aceeași notă, s-a lansat un apel „către toate statele părți să ia în calcul posibilitatea de a-și oferi propria contribuție voluntară, indiferent de cuantum, la Fondul fiduciar pentru Siria pentru a contribui la abordarea a ceea ce e posibil să reprezinte una dintre cele mai mari provocări din istoria organizației”. Fondul fiduciar poate de asemenea accepta contribuții din alte surse, inclusiv organizații neguvernamentale, instituții sau donatori privați.
- (6) În concluziile sale din 21 octombrie 2013, Consiliul Uniunii Europene a salutat decizia Consiliului executiv al OIAC și RCONU 2118 și a reiterat disponibilitatea Uniunii de a analiza un posibil sprijin.
- (7) La 12 decembrie 2003, Consiliul European a adoptat Strategia UE împotriva proliferării armelor de distrugere în masă („strategia”), care cuprinde la capitolul III o listă de măsuri care trebuie luate atât în Uniune, cât și în țări terțe pentru combaterea acestei proliferări.
- (8) Strategia evidențiază rolul crucial al CWC și al OIAC în crearea unei lumi fără arme chimice.
- (9) Uniunea acționează în prezent în mod activ pentru punerea în aplicare a strategiei și pune în practică măsurile enumerate în capitolul III din respectiva strategie, în special prin furnizarea de resurse financiare destinate sprijinirii unor proiecte specifice desfășurate de instituții multilaterale, cum ar fi OIAC. În consecință, la 23 martie 2012, Consiliul a adoptat Decizia 2012/166/PESC ⁽¹⁾ privind sprijinul acordat activităților OIAC.

⁽¹⁾ Decizia 2012/166/PESC a Consiliului din 23 martie 2012 privind sprijinul acordat activităților Organizației pentru Interzicerea Armelor Chimice (OIAC) în cadrul punerii în aplicare a strategiei UE împotriva proliferării armelor de distrugere în masă (JO L 87, 24.3.2012, p. 49).

- (10) La 21 noiembrie 2013, directorul general al OIAC a transmis Uniunii o cerere de contribuție la Fondul fiduciar pentru Siria.
- (11) Punerea în aplicare la nivel tehnic a prezentei decizii ar trebui încredințată OIAC. Proiectele sprijinite de Uniune pot fi finanțate numai prin contribuții voluntare la Fondul fiduciar al OIAC. Aceste contribuții care urmează a fi furnizate de Uniune vor fie esențiale pentru a permite OIAC să-și îndeplinească atribuțiile astfel cum sunt indicate în deciziile relevante ale Consiliului executiv al OIAC din 27 septembrie și din 15 noiembrie 2013 și în RCONU 2118 din 27 septembrie 2013.
- (12) Comisiei i se încredințează supravegherea executării corespunzătoare a contribuției financiare a Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

- (1) Uniunea sprijină activitățile OIAC contribuind la costurile asociate inspecției și verificării distrugerii armelor chimice siriene, precum și la costurile asociate activităților complementare sarcinilor principale primite în sprijinul RCONU 2118 (2013) și al deciziei Consiliului executiv al OIAC din 28 septembrie 2013 privind distrugerea armelor chimice siriene, precum și al rezoluțiilor și deciziilor ulterioare conexe.
- (2) Proiectul sprijinit prin prezenta decizie a Consiliului, constă în furnizarea de produse de sensibilizare a situației cu privire la securitatea misiunii comune OIAC-ONU, inclusiv starea rețelei rutiere, prin furnizarea de imagini prin satelit către OIAC și de alte produse de informare conexe de către Centrul Satelitar al UE (UE SATCEN);

În anexă este prevăzută o descriere detaliată a proiectului.

Articolul 2

- (1) Înalțul Reprezentant al Uniunii pentru afaceri externe și politica de securitate („ÎR”) este responsabil de punerea în aplicare a prezentei decizii.
- (2) Punerea în aplicare din punct de vedere tehnic a activităților menționate la articolul 1 alineatul (2) este încredințată OIAC. OIAC îndeplinește această sarcină sub responsabilitatea ÎR. În acest scop, ÎR încheie acordurile necesare cu OIAC.

Articolul 3

- (1) Valoarea de referință financiară pentru punerea în aplicare a proiectelor menționate la articolul 1 alineatul (2) este de 2 311 842 EUR.
- (2) Cheltuielile finanțate din quantumul prevăzut la alineatul (1) sunt gestionate în conformitate cu procedurile și normele aplicabile bugetului Uniunii.
- (3) Comisia supraveghează gestionarea corectă a cheltuielilor menționate la alineatul (1). În acest scop, aceasta încheie un acord de finanțare cu OIAC. Acordul de finanțare prevede că OIAC trebuie să asigure vizibilitatea contribuției Uniunii, proporțional cu amplitudinea acesteia.
- (4) Comisia depune eforturile necesare pentru a încheia acordul de finanțare menționat la alineatul (3) cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a prezentei decizii. Comisia informează Consiliul cu privire la orice dificultăți în cadrul respectivului proces și cu privire la data încheierii acordului de finanțare.

Articolul 4

- (1) ÎR raportează Consiliului cu privire la punerea în aplicare a prezentei decizii pe baza rapoartelor periodice pregătite de OIAC. Rapoartele respective constituie baza pentru evaluarea efectuată de Consiliu.
- (2) Comisia furnizează informații cu privire la aspectele financiare ale punerii în aplicare a proiectului menționat la articolul 1 alineatul (2).

Articolul 5

- (1) Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.
- (2) Aceasta expiră la 12 luni de la data încheierii acordului de finanțare dintre Comisie și OIAC menționat la articolul 3 alineatul (3) sau la 10 iunie 2014, în cazul în care niciun acord de finanțare nu a fost încheiat până la acea dată.

Adoptată la Bruxelles, 9 decembrie 2013.

Pentru Consiliu

Președintele

A. PABEDINSKIENĖ

ANEXĂ

SPRIJINUL ACORDAT DE UNIUNEA EUROPEANĂ PENTRU RCSONU 2118 (2013) ȘI EC-M-33/DEC. 1 A CONSILIULUI EXECUTIV AL OIAC, ÎN CADRUL PUNERII ÎN APLICARE A STRATEGIEI UE ÎMPOTRIVA PROLIFERĂRII ARMELOR DE DISTRUGERE ÎN MASĂ**Proiectul: Furnizarea de imagini prin satelit pentru sprijinirea OIAC în cadrul misiunii comune OIAC-ONU***Obiectiv:*

Sprijinirea OIAC în cadrul misiunii comune OIAC-ONU pentru îndeplinirea sarcinilor sale în temeiul RCSONU relevante și al deciziilor Consiliului executiv al OIAC relevante, precum și în temeiul dispozițiilor Convenției privind armele chimice.

Rezultate:

Rezultat: evaluarea stării rețelei rutiere, în special identificarea blocadelor rutiere și a zonelor cu o circulație rutieră problematică și îmbunătățirea cunoașterii situației în domeniul legat de securitatea misiunii comune OIAC-ONU desfășurate în Siria și cu privire la locurile care urmează a fi vizitate/inspectate.

Activități:

Sprijinul pentru OIAC va fi acordat prin furnizarea săptămânală a până la 5 imagini prin satelit de către Centrul satelitar al UE (UE SATCEN), începând cu data semnării contractului și până la 31 decembrie 2014.

ONU și OIAC își vor desfășura activitățile în cooperare cu parteneri relevanți, inclusiv cu organizații și agenții internaționale, pentru a asigura sinergii eficiente și a evita suprapunerea activităților.

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI**din 6 decembrie 2013****de stabilire a unei modalități de notificare a informațiilor cu privire la adoptarea planurilor de gestionare a deșeurilor și a programelor de prevenire a generării deșeurilor și la modificările de substanță survenite în cadrul acestora***[notificată cu numărul C(2013) 8641]***(Text cu relevanță pentru SEE)****(2013/727/UE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive ⁽¹⁾, în special articolul 33 alineatul (2),

întrucât:

- (1) În temeiul articolului 28 din Directiva 2008/98/CE, statele membre au obligația de a se asigura că autoritățile lor competente stabilesc unul sau mai multe planuri de gestionare a deșeurilor care să acopere întregul teritoriu geografic al statului membru în cauză.
- (2) De asemenea, până cel târziu la 12 decembrie 2013, statele membre au obligația de a stabili programe de prevenire a generării deșeurilor în conformitate cu articolul 29 din Directiva 2008/98/CE.
- (3) Pentru a facilita transmiterea către Comisie a informațiilor relevante privind adoptarea planurilor și a programelor respective și modificările de substanță survenite în cadrul acestora, ar trebui adoptată modalitatea de notificare a informațiilor respective.

- (4) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 39 din Directiva 2008/98/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Statele membre utilizează modalitățile prevăzute în anexele I și II la prezenta decizie pentru a notifica Comisiei informațiile cu privire la adoptarea planurilor de gestionare a deșeurilor și a programelor de prevenire a generării deșeurilor și la modificările de substanță survenite în cadrul acestora, menționate la articolele 28 și 29 din Directiva 2008/98/CE.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 6 decembrie 2013.

Pentru Comisie

Janez POTOČNIK

Membru al Comisiei

⁽¹⁾ JO L 312, 22.11.2008, p. 3.

ANEXA I

MODALITATEA DE NOTIFICARE A INFORMAȚIILOR CU PRIVIRE LA ADOPTAREA PLANURILOR DE GESTIONARE A DEȘEURILOR ȘI LA MODIFICĂRILE DE SUBSTANȚĂ SURVENITE ÎN CADRUL ACESTORA

Denumirea planului:

.....

Organismul administrativ (denumirea, adresa, adresa de e-mail, precum și alte date de contact, după caz) responsabil pentru adoptarea/modificarea planului:

.....

Link electronic către un site internet accesibil publicului pentru plan:

.....

Organismul administrativ (denumirea, adresa, adresa de e-mail, precum și alte date de contact, după caz) responsabil pentru coordonarea informațiilor furnizate în prezentul formular:

.....

Vă rugăm să bifați căsuța corespunzătoare:

☐ Adoptarea unui nou plan de gestionare a deșeurilor

☐ O modificare de substanță a unui plan de gestionare a deșeurilor

[Important: vă rugăm să indicați numărul (numerele) relevant(e) de pagină din planul notificat și/sau din documentul de referință pentru fiecare întrebare]

1. Informații generale

1.1. Data adoptării/modificării (lună/an):

1.2. Acoperă planul întregul teritoriu al statului membru?

☐ Da

☐ Nu

În cazul unui răspuns negativ, vă rugăm să indicați care părți ale teritoriului nu sunt acoperite și să indicați motivele:

.....

1.3. Ce deșeuri intră în domeniul de aplicare al planului de gestionare a deșeurilor?

☐ Toate fluxurile de deșeuri

☐ Deșeurile municipale solide

☐ Deșeuri periculoase

☐ Fluxuri de deșeuri specifice. Vă rugăm să specificați:

În cazul în care planul nu acoperă toate fluxurile de deșeuri, vă rugăm să indicați planurile suplimentare relevante:

.....

1.4. Planul îndeplinește cerințele Directivei 2008/98/CE?

☐ Da

☐ Nu

În cazul unui răspuns negativ, vă rugăm să indicați motivele:

.....

1.5. Este planul conceput în conformitate cu ierarhia deșeurilor prevăzută la articolul 4 din Directiva 2008/98/CE?

☐ Da

☐ Nu

În cazul unui răspuns negativ, vă rugăm să precizați în cazul căror fluxuri de deșeuri planul se abate de la ierarhia deșeurilor, precum și motivele acestor abateri:

.....

1.6. Include planul vreun program de prevenire a generării deșeurilor?

☐ Da

☐ Nu

În cazul unui răspuns afirmativ, vă rugăm să indicați linkurile către site-urile internet relevante:

1.7. În ce mod au participat părțile interesate și autoritățile relevante, precum și publicul general la elaborarea planurilor de gestionare a deșeurilor și a programelor de prevenire a generării deșeurilor?

2. Informații privind sistemele de colectare și instalațiile de tratare a deșeurilor

2.1. Evaluează planul necesitatea unor noi sisteme de colectare, a unor noi instalații majore de eliminare/valorificare și a unor investiții aferente?

☐ Da

☐ Nu

2.2. Furnizează planul informații privind amplasamentul instalațiilor de eliminare sau al instalațiilor majore de valorificare planificate, precum și criteriile utilizate pentru alegerea amplasamentului?

☐ Da

☐ Nu

În cazul unui răspuns afirmativ, vă rugăm să indicați unde sunt menționate aceste criterii în plan:

3. Informații privind obiectivele în materie de deșeurii

3.1. Sunt ambalajele și deșeurile de ambalaje incluse în plan [articolul 14 din Directiva 94/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾]?

☐ Da

☐ Nu

3.2. Stabilește planul strategii sau măsuri de implementare a reducerii deșeurilor biodegradabile destinate depozitelor de deșeurii [articolul 5 din Directiva 1999/31/CE a Consiliului ⁽²⁾]?

☐ Da

☐ Nu

3.3. Contribuie planul la atingerea obiectivelor de reducere a volumului de deșeurii biodegradabile trimise la depozitele de deșeurii?

☐ Da

☐ Nu

3.4. Evaluează planul utilitatea și adecvarea instrumentelor economice și a celor de altă natură, cum ar fi taxele de depozitare a deșeurilor, pentru remedierea problemelor legate de deșeurii?

☐ Da

☐ Nu

În cazul unui răspuns afirmativ, vă rugăm să precizați care instrumente economice și măsuri aferente au fost incluse în plan:

⁽¹⁾ JO L 365, 31.12.1994, p. 10.

⁽²⁾ JO L 182, 16.7.1999, p. 1.

ANEXA II

MODALITATEA DE NOTIFICARE A INFORMAȚIILOR CU PRIVIRE LA ADOPTAREA PROGRAMELOR DE PREVENIRE A GENERĂRII DEȘEURILOR ȘI LA MODIFICĂRILE DE SUBSTANȚĂ SURVENITE ÎN CADRUL ACESTORA

Denumirea programului:

.....

Link electronic către un site internet accesibil publicului pentru acest program:

.....

Organismul administrativ (denumirea, adresa, adresa de e-mail, precum și alte date de contact, după caz) responsabil pentru adoptarea/modificarea programului:

.....

Organismul administrativ (denumirea, adresa, adresa de e-mail, precum și alte date de contact, după caz) responsabil pentru coordonarea acestor răspunsuri:

.....

Vă rugăm să bifați căsuța corespunzătoare:

☐ Adoptarea unui nou program de prevenire a generării deșeurilor

☐ O modificare de substanță a unui program de prevenire a generării deșeurilor ⁽¹⁾

În cazul notificării unei modificări de substanță a unui program de prevenire a generării deșeurilor, la care plan/program se referă modificarea?

Vă rugăm să descrieți pe scurt domeniul de aplicare și principalele elemente ale modificării, indicând unde figurează elementele modificate în cadrul programului de prevenire a generării deșeurilor:

.....

[Important: vă rugăm să indicați numărul (numerele) relevant(e) de pagină din programul notificat și/sau din documentul de referință pentru fiecare întrebare]

1. Informații generale

1.1. Data adoptării/modificării (lună/an):

1.2. Acoperă programul întregul teritoriu al statului dumneavoastră membru?

☐ Da

☐ Nu

În cazul unui răspuns negativ, vă rugăm să indicați care părți ale teritoriului nu sunt acoperite și să indicați motivele:

.....

1.3. Este programul integrat într-un plan de gestionare a deșeurilor?

☐ Da

☐ Nu

În cazul unui răspuns afirmativ, vă rugăm să precizați planul (planurile) de gestionare a deșeurilor:

.....

⁽¹⁾ Se aplică numai în cazul în care a fost deja notificat Comisiei Europene un program de prevenire a generării deșeurilor.

1.4. Este programul inclus într-un alt program (în alte programe) de politici de mediu?

☐ Da

☐ Nu

În cazul unui răspuns afirmativ, vă rugăm să precizați programul (programele):

.....

2. Informații privind prevenirea generării deșeurilor

2.1. Descrie programul măsurile de prevenire existente?

☐ Da

☐ Nu

2.2. Stabilește programul obiective de prevenire a generării deșeurilor?

☐ Da

☐ Nu

2.3. În ce măsură vizează aceste obiective și măsuri decuplarea creșterii economice de efectele asupra mediului ale generării de deșeuri?

.....

2.4. Precizează programul parametri cantitativi și/sau calitativi pentru măsurile adoptate de prevenire a generării deșeurilor?

☐ Da

☐ Nu

În cazul unui răspuns afirmativ, vă rugăm să indicați dacă sunt calitativi și/sau cantitativi și numărul (numerele) relevant(e) de pagină:

.....

2.5. Stabilește programul obiective și indicatori specifici de natură calitativă și/sau cantitativă?

☐ Da

☐ Nu

În cazul unui răspuns afirmativ, vă rugăm să indicați dacă sunt calitativi și/sau cantitativi și numărul (numerele) relevant(e) de pagină:

.....

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO