

Официален вестник

на Европейския съюз

L 185



Издание
на български език

Законодателство

Година 54
15 юли 2011 г.

Съдържание

II Незаконодателни актове

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията от 7 юли 2011 година за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за изменение на Регламент (ЕС) № 691/2010 ⁽¹⁾ 1
- ★ Регламент (ЕС) № 678/2011 на Комисията от 14 юли 2011 година за замяна на приложение II и за изменение на приложения IV, IX и XI към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) ⁽¹⁾ 30
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) № 679/2011 на Комисията от 14 юли 2011 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1974/2006 за определянето на подробни правила за прилагане на Регламент (ЕО) № 1698/2005 на Съвета относно подпомагане на развитието на селските райони от Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) 57
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) № 680/2011 на Комисията от 14 юли 2011 година за установяване на бюджетни тавани за 2011 г., приложими към някои схеми за директно подпомагане, предвидени в Регламент (ЕО) № 73/2009 на Съвета 62
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 681/2011 на Комисията от 14 юли 2011 година за определяне на фиксирани стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци 72

Цена: 4 EUR

(Продължава на вътрешната корица)

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

Регламент за изпълнение (ЕС) № 682/2011 на Комисията от 14 юли 2011 година относно определянето на минималния размер на митото в отговор на подаването на тържни оферти за първата частична покана за участие в търг в рамките на тържната процедура, открита с Регламент за изпълнение (ЕС) № 634/2011	74
---	----

РЕШЕНИЯ

2011/415/ЕС:

- ★ Решение на Комисията от 14 юли 2011 година за поправка на Директива 2010/19/ЕС за изменение, за целите на привеждане в съответствие с техническия прогрес в областта на системите срещу пръски на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета, на Директива 91/226/ЕИО на Съвета и Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изменението на приложенията към Директива 2007/46/ЕО ⁽¹⁾ 76

2011/416/ЕС:

- ★ Решение за изпълнение на Комисията от 14 юли 2011 година за одобряване на някои изменени програми за ликвидиране и мониторинг на болести по животните и зоонози за 2011 г. и за изменение на Решение 2010/712/ЕС по отношение на финансовото участие на Съюза за някои програми, одобрени с посоченото решение (нотифицирано под номер C(2011) 4993) 77

Поправки

- ★ Поправка на Решение 2011/332/ОВППС на Съвета от 7 юни 2011 година за изменение на Решение 2011/137/ОВППС относно ограничителни мерки с оглед на положението в Либия (ОВ L 149, 8.6.2011 г.) 79



⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 677/2011 НА КОМИСИЯТА

от 7 юли 2011 година

за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за изменение на Регламент (ЕС) № 691/2010

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) ⁽¹⁾, и по-специално член 11 от него,като взе предвид Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) ⁽²⁾, и по-специално член 6 от него,

като има предвид, че:

- (1) Целта на Регламент (ЕО) № 551/2004 е да подкрепи концепцията за все по-интегрирано оперативно въздушно пространство в контекста на общата транспортна политика, както и да установи общи процедури за проектиране, планиране и управление, осигурявайки ефикасно и безопасно изпълнение на управлението на въздушното движение. Целта на мрежовите функции следва да бъде да подкрепят инициативи на национално равнище и на равнище функционални блокове въздушно пространство.
- (2) Мрежовите функции следва да бъдат „услуги от общ интерес“, които се извършват за европейската авиационна мрежа и допринасят за устойчивото развитие на системата за въздушен транспорт чрез гарантиране на необходимото ниво на ефективност, съвместимост и координиране на дейностите, включително дейностите за осигуряване на оптимално използване на оскъдните ресурси.
- (3) Проектирането на европейската трасова мрежа и координирането на оскъдните ресурси в съответствие с Регламент (ЕО) № 551/2004 следва да не засяга суверенитета на държавите-членки върху тяхното въздушно пространство и изискванията на държавите-членки по отношение на обществения ред, обществената сигурност и въпросите на отбраната съгласно Регламент (ЕО) № 549/2004.

- (4) С Решение № 676/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 март 2002 г. относно регулаторната рамка за политиката на Европейската общност в областта на радиочестотния спектър (Решение за радиочестотния спектър) ⁽³⁾ се създават политика и правна рамка за тази сфера.
- (5) Следва да се установи безпристрастен и компетентен орган (управителен орган на мрежата), който да извършва задачите, необходими за изпълнението на мрежовите функции, предвидени в Регламент (ЕО) № 551/2004.
- (6) Европейската трасова мрежа следва да бъде проектирана с цел оптимизиране на трасетата от гледна точка на подхода „от врата до врата“ във всички етапи на полетите, като по-специално се вземат под внимание аспектите, свързани с ефективността на полетите и околната среда.
- (7) Дейността на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и Евроконтрол за проектиране на трасета, честоти и управление на кодове на транспондери на вторични обзорни радиолокатори (SSR) се признава и следва да се използва като основа при оптимизиране на развитието и обслужването на мрежата на равнището на ЕС.
- (8) Задълженията на държавите-членки спрямо ИКАО по отношение на проектирането на трасета, честоти и управление на кодове на транспондери на SSR следва да се зачита и да се изпълнява по-ефективно за мрежата с координация и помощ от управителния орган на мрежата.
- (9) Разпределянето на радиочестотния спектър се извършва в контекста на Международния съюз по телекомуникации (ITU). Държавите-членки носят отговорност да посочат изискванията на гражданското въздухоплаване и съответно да използват по оптимален начин ресурсите, определени за нуждите на общото въздушно движение.
- (10) ИКАО разработи насоки за функциите, свързани с кодовете на транспондери на SSR, и радиочестотните функции и обслужва система за регистриране на присвоените честоти за целите на общото въздушно движение в европейския регион на ИКАО, като понастоящем се подпомага от Евроконтрол.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.⁽²⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.⁽³⁾ ОВ L 108, 24.4.2002 г., стр. 1.

- (11) Съгласно Регламент (ЕО) № 551/2004 се изисква приемане на подробни правила за прилагане с цел координирането и хармонизирането на процеси и процедури с цел повишаване на ефикасността на управление на аеронавигационните честоти и централна функция за координация за ранното установяване и удовлетворяване на потребностите от честоти с цел подпомагане на проектирането и експлоатацията на мрежата.
- (12) Тъй като управлението на потоците въздушно движение (УПВД) е неделима част от мрежовите функции, нужна е подходяща връзка с Регламент (ЕС) № 255/2010 на Комисията от 25 март 2010 г. за определяне на общи правила за управление на потоците въздушно движение ⁽¹⁾.
- (13) Тъй като ефективността на управлението на мрежата зависи от незабавното въвеждане в действие на мрежовите функции, държавите-членки вече са поверили на Евроконтрол ефективността на УПВД.
- (14) Би било от полза координацията на различните мрежови функции да се повери на един-единствен орган, така че да се разработят краткосрочни и дългосрочни решения за оптимизиране на равнището на мрежата, които да отговарят на целите за ефективност. Въпреки това мрежовите функции следва да бъдат осигурявани от управителния орган на мрежата на равнището на държавите-членки и на равнище функционални блокове въздушно пространство в съответствие с отговорностите, определени в настоящия регламент.
- (15) Управителният орган на мрежата следва да се занимава с аспектите на плановете за управление на въздушното движение („УВД“), действията и ефективността на държавите-членки или функционалните блокове въздушно пространство, особено когато може да се очаква това да окаже или да има вероятност да окаже съществен ефект върху ефективността на мрежата.
- (16) Събитията, свързани с изригването на вулкана Eyjafjallajökull през април 2010 г., демонстрираха необходимостта от създаване на централен орган, който да може да поеме ръководната роля за координиране на управлението на смекчаващите мерки на местно и регионално равнище и на равнището на мрежата, така че да се гарантира навременно реагиране при бъдещи кризисни ситуации, които засягат въздухоплаването.
- (17) Трябва да има координация между мрежовите функции и операциите, организирани на равнище функционални блокове въздушно пространство.
- (18) На равнищата на националните и функционалните блокове въздушно пространство и равнището на мрежата следва да се осъществят ефективни консултации със заинтересованите страни.
- (19) Летищата, които представляват входни и изходни точки към и от мрежата, осигуряват ключов принос към цялостната ефективност на мрежата, като чрез обсерваторията на Европейския съюз за капацитета на летищата мрежовите функции следва да се свързват с операторите на летища, действащи като наземни координатори, с цел оптимизиране на наземния капацитет и следователно подобряване на цялостния капацитет на мрежата.
- (20) Прилагането на мрежовите функции следва да не засяга Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността ⁽²⁾.
- (21) Като се отчита надлежно ефективността на военните операции, гражданско-военното сътрудничество и координацията са от изключително значение за постигането на изискваните цели. Макар че решенията, свързани със съдържанието, обхвата или извършването на военни операции и обучение, осъществявани съгласно оперативния режим на въздушното движение, не попадат в сферата на компетентност на Европейския съюз, важно е да се обхванат връзките между тези операции и операциите, обхванати от настоящия регламент, в интерес на безопасността и взаимната ефективност.
- (22) Мрежовите функции следва да не засягат член 13 от Регламент (ЕО) № 549/2004, целящи защита на основните интереси от политиката за сигурност и защита, или прилагането на гъвкаво използване на въздушното пространство, предвидено в член 7 от Регламент (ЕО) № 551/2004.
- (23) Мрежовите функции следва да се осигуряват по икономически ефективен начин, като по-специално се избягва дублиране на усилия, и следователно се позволява тези функции да се осигуряват при занижени или най-малко непроменени изисквания по отношение на финансовите параметри и човешките ресурси в държавите-членки в контекста на настоящия регламент в сравнение със ситуацията преди определяне на управителен орган на мрежата.
- (24) Комисията следва да гарантира подходящ надзор върху управителния орган на мрежата.
- (25) Изискванията за безопасност за мрежовите функции трябва да са на съпоставимо равнище с изискванията на Европейската агенция за авиационна безопасност (Агенцията) във връзка с осигуряването на аеронавигационно обслужване. Тези изисквания и изискванията за надзор над безопасността следва да бъдат предвидени.
- (26) Зачитането и включването на трети държави при създаването и прилагането на мрежовите функции следва да допринесат за общоевропейското измерение на Единното европейско небе.
- (27) Мрежовите функции могат да бъдат разширени в съответствие с член 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004.
- (28) Изпълнението на мрежовите функции следва да е предмет на специфични цели за ефективност, които налагат изменения на Регламент (ЕС) № 691/2010 на Комисията от 29 юли 2010 г. за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции и за изменение на Регламент (ЕО) № 2096/2005 за определяне на общи изисквания при доставянето на аеронавигационни услуги ⁽³⁾. Тези специфични цели за ефективност могат да бъдат допълнително разработени въз основа на практически опит от изпълнението на схемата за ефективност.

⁽¹⁾ ОВ L 80, 26.3.2010 г., стр. 10.

⁽²⁾ ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 201, 3.8.2010 г., стр. 1.

(29) Регламент (ЕС) № 691/2010 следва да бъде съответно изменен.

(30) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за единно небе,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и приложно поле

1. В настоящия регламент се определят подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) в съответствие с член 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004 с оглед да се позволи оптимално използване на въздушното пространство в единното европейско небе и да се осигури използване на предпочитаните от ползвателите на въздушното пространство траектории, като същевременно се позволи максимален достъп до въздушното пространство и аеронавигационното обслужване.

2. За целите на управлението на мрежата настоящият регламент се прилага по-специално по отношение на държавите-членки, Европейската агенция за авиационна безопасност (Агенцията), ползвателите на въздушното пространство, доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на летища, координаторите на летищни слотове и функциониращите организации, на равнището на националните и функционалните блокове въздушно пространство.

3. В съответствие с член 1, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 551/2004 и без да се засяга обслужването на държавни въздухоплавателни средства съгласно член 3 от Чикагската конвенция за международна гражданска авиация, държавите-членки прилагат настоящия регламент в рамките на въздушното пространство под тяхна отговорност в европейския и африканския регион на ИКАО.

4. В съответствие с член 13 от Регламент (ЕО) № 549/2004 настоящият регламент не възпрепятства прилагането на мерки от дадена държава-членка до степента, до която те са необходими за защита на основните интереси от политиката за сигурност и защитата.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определения в член 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

Освен това се прилагат следните определения:

1. „оператор на летище“ означава „ръководен орган на летище“, определен в член 2, буква й) от Регламент (ЕИО) № 95/93;
2. „координатор на летищни слотове“ означава функцията, установена на координираните летища при прилагане на Регламент (ЕИО) № 95/93;
3. „проектиране на въздушното пространство“ означава процес на принос към постигането на цели за ефективност, свързани с мрежата, и удовлетворяване на нуждите на ползвателите на въздушното пространство, както и гарантиране или повишаване на установеното ниво на безопасност и увеличаване на капацитета на въздушното пространство и екологичните показатели чрез разработване и прилагане на съвременни навигационни възможности и техники, подобрени трасови мрежи и свързана секторизация, оптимизирани структури

на въздушното пространство и процедури за УВД за повишаване на капацитета;

4. „резервирано въздушно пространство“ означава определен обем от въздушно пространство, временно резервиран за изключително или специфично използване от дадени категории ползватели;
5. „ограничено въздушно пространство“ означава определен обем от въздушно пространство, в който в определени периоди от време могат да бъдат изпълнявани дейности, опасни за полетите на въздухоплавателните средства („опасна зона“); или въздушно пространство, разположено над земни площи или териториални води на страната, в което полетите на въздухоплавателните средства се ограничават в съответствие с определени специфични условия („ограничена зона“); или въздушно пространство, разположено над земни площи или териториални води на страната, в което полетите на въздухоплавателните средства се забраняват („забранена зона“);
6. „структура на въздушното пространство“ означава специфичен обем от въздушно пространство, предназначен да осигури безопасно и оптимално обслужване на въздухоплавателните средства;
7. „използване на въздушното пространство“ означава начинът, по който въздушното пространство се използва оперативно;
8. „представител на ползвателите на въздушното пространство“ означава всяко юридическо лице или образование, което представлява интересите на една или няколко категории ползватели на аеронавигационно обслужване;
9. „авиационна честотна лента“ означава въвеждане на определена честотна лента в таблицата за присвоени честоти съгласно Радиорегламента на ИТУ, в която са присвоени честоти за целите на общото въздушно движение;
10. „сектор за контрол на въздушното движение (КВД)“ означава определен обем от въздушно пространство, за който свързан контролен орган или органи носят отговорност за КВД във всеки един момент;
11. „трасе за обслужване на въздушното движение (трасе за ОВД)“ означава определена част от структурата на въздушното пространство, проектирана за поемане на потока въздушно движение, както е необходимо за предоставяне на услуги за въздушно движение;
12. „гражданско-военно сътрудничество“ означава взаимодействието между гражданските и военните органи и елементи от управлението на въздушното движение, необходимо за гарантиране на безопасно, ефективно и хармонизирано използване на въздушното пространство;
13. „условен маршрут (CDR)“ означава трасе за ОВД, достъпно единствено за планиране на полети и използване при определени условия;
14. „съвместно вземане на решения“ означава процес, при който решенията се вземат въз основа на постоянно взаимодействие и консултация с държавите-членки, оперативните заинтересовани страни и други участници по целесъобразност;
15. „криза в мрежата“ означава неспособност да се осигури аеронавигационно обслужване на необходимото ниво, което води до сериозна загуба на капацитет на мрежата, сериозен дисбаланс между капацитета на мрежата и търсенето или сериозно прекъсване в информационния поток в една или няколко части от мрежата след необичайно и непредвидено събитие;

16. „план за подобряване на европейската трасова мрежа“ означава планът, разработен от управителния орган на мрежата в координация с оперативните заинтересовани страни, в който се включва резултатът от неговите оперативни дейности по отношение на проектирането на трасовата мрежа в краткосрочен и средносрочен план в съответствие с ръководните принципи на стратегическия план за мрежата;
17. „свободно трасово въздушно пространство“ означава специфично въздушно пространство, в рамките на което ползвателите могат свободно да планират своите маршрути между входна точка и изходна точка, без да се позовават на трасовата мрежа за ОВД;
18. „присвояване на честота“ означава упълномощаване, предоставено от дадена държава-членка, за използване на радиочестота или радиочестотен канал при определени условия;
19. „влияние върху мрежата“ означава в контекста на радиочестотната функция, посочена в приложение II, ситуация, в която присвояването на дадена радиочестота ще влоши, възпрепятства или прекъсне функционирането на една или повече присвоени радиочестоти от мрежата или ще попречи на оптималното използване на авиационните честотни ленти в рамките на обхвата на настоящия регламент;
20. „множествени трасови варианти“ означава наличност на повече от един трасов вариант в трасовата мрежа за ОВД за ползвателя на въздушно пространство;
21. „трети държави“ означава държави извън Европейския съюз, които са членове на Евроконтрол или са сключили споразумение с Европейския съюз за прилагане на единното европейско небе или участват във функционален блок въздушно пространство;
22. „управителен орган на мрежата“ означава органът, установен съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004, за изпълнение на задълженията, предвидени в посочения член и в настоящия регламент;
23. „план за управление на мрежата“ означава планът, разработен от управителния орган на мрежата в координация с оперативните заинтересовани страни за организиране на своите оперативни дейности в краткосрочен и средносрочен план в съответствие с ръководните принципи на стратегическия план за мрежата. За специфичната част за проектиране на европейска трасова мрежа (ERND) от плана за управление на мрежата в него се включва планът за подобряване на европейската трасова мрежа;
24. „стратегически план за мрежата“ означава планът, разработен от управителния орган на мрежата в съответствие с европейския генерален план за УВД и в координация с държавите-членки и оперативните заинтересовани страни, в който се определят ръководните принципи за обслужване на мрежата и нейните дългосрочни перспективи;
25. „функционираща организация“ означава организация, отговорна за предоставянето на инженерно и техническо обслужване в подкрепа на обслужването на въздушното движение, комуникациите, навигацията или наблюдението;
26. „оперативни изисквания“ означава изискванията на мрежата от гледна точка на безопасност, капацитет и ефективност;
27. „оперативни заинтересовани страни“ означава гражданските и военните ползватели на въздушно пространство, доставчици на аеронавигационно обслужване за граждански и военни ползватели, оператори на летища, координатори на летишни слотове и функциониращи организации, както и всички допълнителни групи от заинтересовани страни, които се считат за релевантни за отделните функции;
28. „секторна конфигурация“ означава схема за комбиниране на сектори, които се проектират и внедряват в експлоатация по такъв начин, че най-добре да удовлетворят оперативните изисквания и наличието на въздушно пространство;
29. „поискано трасе от ползвателя“ означава предпочитаното трасе, което се декларира от операторите на въздухоплавателни средства на етапа на проектиране на въздушното пространство, така че да се удовлетворят техните нужди.

ГЛАВА II

ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ НА МРЕЖОВИТЕ ФУНКЦИИ

Член 3

Създаване на управителен орган на мрежата

1. С цел извършване на задачите, необходими за изпълнение на функциите, предвидени в член 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004 и в приложенията към настоящия регламент, се създава безпристрастен и компетентен орган (управителен орган на мрежата).
2. Продължителността на мандата на управителния орган на мрежата съвпада с референтните периоди за схемата за ефективност, предвидени в член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 691/2010. Той е достатъчно дълъг, така че да позволи постигането на зрялост в изпълнението на тези функции. Той не е по-кратък от два референтни периода и може да бъде подновен.
3. Номинирането на управителния орган на мрежата се осъществява под формата на решение на Комисията след консултация с Комитета за единно небе в съответствие с член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004 и не по-късно от три месеца след приемането на настоящия регламент. Това решение включва реда и условията за номинирането, включително финансирането и условията за неговото оттегляне. Комисията оценява спазването на тези условия в края на всеки референтен период, посочен в параграф 2.
4. Управителният орган на мрежата изпълнява следните функции:
 - a) проектирането на европейската трасова мрежа, както е определено в приложение I;
 - b) координирането на оскъдните ресурси, и по-специално:
 - i) радиочестотите в рамките на авиационните честотни ленти, използвани за общо въздушно движение, както е определено в приложение II;
 - ii) кодовете на транспондери на SSR, както е определено в приложение III.

Комисията може да добавя други функции за изпълнение от управителния орган на мрежата съгласно член 6, параграф 3 или параграф 4, буква в) от Регламент (ЕО) № 551/2004.

5. Управителният орган на мрежата също така изпълнява функцията за УПВД, посочена в член 6, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004 и в Регламент (ЕС) № 255/2010.

Член 4

Задачи на управителния орган на мрежата

1. С оглед да подпомогне изпълнението на функциите, посочени в член 3, управителният орган на мрежата извършва следните задачи с цел постоянно подобряване на мрежовите операции в единното европейско небе, като допринася за постигането на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, предвидени в Регламент (ЕС) № 691/2010, и по-специално:

- а) разработване, поддържане и прилагане на стратегически план за мрежата, посочен в член 5, в съответствие със схемата за ефективност, предвидена в Регламент (ЕС) № 691/2010 и европейския генерален план за УВД, и като се вземат под внимание съответните аеронавигационни планове на ИКАО;
- б) прецизиране на стратегическия план за мрежата чрез план за управление на мрежата, както е посочено по-нататък в член 6, като по-специално се разглеждат целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, които обхващат три- до петгодишни, годишни, сезонни, седмични и дневни периоди;
- в) разработване на интегриран проект на европейска трасова мрежа, определен в приложение I;
- г) осигуряване на централната функция за координация на радиочестоти, както се изисква съгласно член 6, параграф 4, буква б) от Регламент (ЕО) № 551/2004 и е определено в приложение II към настоящия регламент;
- д) координиране на подобряването на процеса по разпределяне на кодове на транспондери на SSR, определен в приложение III;
- е) организиране на управлението и операциите на функциите и по-специално изпълнение на задълженията на централния орган за УПВД;
- ж) осигуряване на консолидиран и координиран подход към всички дейности по планиране и обслужване на мрежата, включително наблюдение и подобряване на цялостната ѝ ефективност;
- з) осигуряване на подкрепа за управление на мрежата при кризи;
- и) подпомагане на отделните оперативни заинтересовани страни при изпълнение на задълженията, които са им поверени, във внедряването на системи и процедури за управление на въздушното движение и/или аеронавигационно обслужване (УВД/АНО) в съответствие с европейския генерален план за УВД;
- й) осигуряване на подкрепа на органи, натоварени с разследването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване или с анализа на настъпването им, при поискване от тези органи; в рамките на обхвата на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾;

к) гарантиране на координация с други региони и трети държави, които не участват в дейността на управителния орган на мрежата.

2. Управителният орган на мрежата допринася за прилагането на схемата за ефективност в съответствие с Регламент (ЕС) № 691/2010.

3. С оглед изпълнение на своите задачи управителният орган на мрежата гарантира както следва:

- а) наличие, операции и споделяне на инструменти, процеси и последователни данни за подпомагане на процеса на съвместно вземане на решения на равнището на мрежата, включително, но не само системи за обработка на полетни планове и за управление на данни;
- б) улесняване и координация между оперативните заинтересовани страни и подпомагане на тези заинтересовани страни при внедряването и изпълнението на планове и свързаните мерки за мрежата след съвместно вземане на решение;
- в) подходяща оперативна координация, както и оптимизация, оперативна съвместимост и взаимосвързаност в рамките на своята сфера на отговорност;
- г) координиране на предложения за изменение на съответните документи на ИКАО, свързани с мрежовите функции;
- д) докладване в съответствие с член 20 относно всички аспекти на оперативната ефективност, включително оскъдните ресурси;
- е) подходяща връзка с други видове транспорт.

4. Управителният орган на мрежата изпълнява ad-hoc искания за информация, съвети, анализ или други подобни спомагателни задачи, свързани с различните функции, при поискване от Комисията или Агенцията.

Член 5

Стратегически план за мрежата

(1) Като насока за своята дългосрочна перспектива управителният орган на мрежата разработва, поддържа и прилага стратегически план за мрежата, който се съгласува с референтния период, предвиден в член 7, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 691/2010. В него се съдържат планът и целите за ефективност за следващия референтен период и се описват бъдещите референтни периоди.

2. В стратегическия план за мрежата се предоставя информацията, посочена в приложение IV.

3. Целта на стратегическия план за мрежата е постигане на целите за ефективност на мрежовите функции, предвидени в Регламент (ЕС) № 691/2010.

(¹) ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35.

4. Стратегическият план за мрежата се актуализира по целесъобразност.

Член 6

План за управление на мрежата

1. Управителният орган на мрежата разработва подробен план за управление на мрежата с цел изпълнение на стратегическия план за мрежата на оперативно равнище.
2. В плана за управление на мрежата се предоставя информацията, посочена в приложение V.
3. Планът за управление на мрежата по-специално установява мерките за постигане на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, предвидени в Регламент (ЕС) № 691/2010, които обхващат три- до петгодишен, годишен, сезонен, седмичен и дневен период.
4. Планът за управление на мрежата включва военни изисквания, ако бъдат предоставени от държавите-членки.
5. Планът за управление на мрежата включва плана за подобряване на европейската трасова мрежа и еквивалента за радиочестоти и кодове на транспондери на SSR.
6. В плана за управление на мрежата се установяват оперативни пречки, проблеми, мерки за подобряване и решения за отстраняване или смекчаване на трудностите.
7. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, функционалните блокове въздушно пространство и операторите на летища гарантират, че техните планове за управление са съгласувани с плана за управление на мрежата. Управителният орган на мрежата гарантира съгласуваността на плана за управление на мрежата.
8. Планът за управление на мрежата се актуализира редовно, като се вземат под внимание всички релевантни промени в нуждите и изискванията на мрежовите функции.

Член 7

Компетенции на управителния орган на мрежата

1. Без да се засягат отговорностите на държавите-членки, при изпълнението на своите задачи управителният орган на мрежата приема индивидуални мерки, които са резултат от процеса на съвместно вземане на решения. Страните, засегнати от тези мерки, ги прилагат.
2. Когато отговорностите на държавите-членки възпрепятстват приемането на такива индивидуални мерки, управителният орган на мрежата отнася случая до Комисията за допълнително разглеждане.
3. Освен това управителният орган на мрежата препоръчва мерки по други въпроси, когато ефективността на мрежата налага това.
4. В своята сфера на отговорност управителният орган на мрежата приема мерки, с които цели да гарантира постигането на приложимите цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, посочени в член 9 от Регламент (ЕС) № 691/2010.
5. Управителният орган на мрежата събира, консолидира и анализира всички релевантни данни, посочени в приложения I—VI. При поискване той предоставя тези данни на Комисията, Агенцията или органа за преглед на ефективността, предвиден в Регламент (ЕС) № 691/2010.

Член 8

Отношения с оперативни заинтересовани страни

1. С оглед изпълнение на своите задачи за наблюдение и подобряване на цялостната ефективност на мрежата управителният орган на мрежата разработва подходящите работни споразумения, предвидени в член 15, с оперативните заинтересовани страни.
2. Оперативните заинтересовани страни гарантират, че мерките, прилагани на равнището на местни или функционални блокове въздушно пространство, са съвместими с мерките, приети на равнището на мрежата чрез процеса на съвместно вземане на решения.
3. Оперативните заинтересовани страни предоставят на управителния орган на мрежата релевантните данни, посочени в приложения I—VI, като спазват всички крайни срокове, изисквания за пълнота или изисквания за точност, договорени с управителния орган на мрежата за предаването на данни от негова страна.
4. Оперативните заинтересовани страни, засегнати от индивидуалните мерки, приети от управителния орган на мрежата съгласно член 7, параграф 1, могат да поискат преразглеждане на тези мерки в срок от пет работни дни от тяхното приемане. Искането за преразглеждане не води до временно преустановяване на индивидуалните мерки.
5. Управителният орган на мрежата потвърждава или изменя съответните мерки в срок от пет работни дни, в случай на криза в мрежата, в срок от 48 часа.

Член 9

Отношения с държавите-членки

1. При изпълнението на своите задачи управителният орган на мрежата надлежно отчита отговорностите на държавите-членки.
2. Държавите-членки уведомяват управителния орган на мрежата, в случай че техният суверенитет и отговорности възпрепятстват приемането на индивидуални мерки съгласно член 7, параграф 1.
3. Когато дадени държави-членки са засегнати от оперативни въпроси, свързани с мрежовите функции, те участват в процеса на съвместно вземане на решения и изпълняват резултатите, договорени в този процес, на национално равнище.

Член 10

Отношения с функционални блокове въздушно пространство

1. Държавите-членки гарантират тясно сътрудничество и координация между функционалния блок въздушно пространство и управителния орган на мрежата, например на равнище стратегическо планиране и тактическо управление на ежедневния поток и капацитет.
2. С оглед да се улесни оперативната взаимосвързаност между функционалните блокове въздушно пространство управителният орган на мрежата установява, в тясно сътрудничество с всички функционални блокове въздушно пространство, хармонизирани процеси, процедури и връзки, включително промени по аспекти, свързани с дейностите на управителния орган на мрежата.

3. Държавите-членки, които си сътрудничат в даден функционален блок въздушно пространство, гарантират изготвянето на консолидирани становища, свързани с мрежовите функции.

4. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, които си сътрудничат в даден функционален блок въздушно пространство, гарантират изготвянето на консолидирани становища, свързани с оперативни въпроси по мрежовите функции.

5. Преди установяването на функционален блок въздушно пространство държавите-членки и доставчиците на аеронавигационно обслужване си сътрудничат по начин, който позволява изготвяне на консолидирани становища по аспекти, свързани с дейности на управителния орган на мрежата.

Член 11

Гражданско-военно сътрудничество

1. Управителният орган на мрежата гарантира сключването на подходящи споразумения, които позволяват и подпомагат адекватна координация с националните военни органи.

2. Държавите-членки гарантират адекватно военно участие във всички дейности, свързани с мрежовите функции.

3. Държавите-членки гарантират подходящо представяне на доставчиците на аеронавигационно обслужване за военни цели и военните ползватели на въздушното пространство във всички работни и консултативни споразумения, сключени от управителния орган на мрежата.

4. Функцията за проектиране на европейска трасова мрежа се изпълнява, без да се засягат резервациите или ограниченията на обем от въздушно пространство за изключително или специфично ползване от страна на държавите-членки. Управителният орган на мрежата насърчава и координира наличието на условни маршрути през тези области в съответствие с Регламент (ЕО) № 2150/2005 на Комисията ⁽¹⁾.

Член 12

Общи изисквания за мрежовите функции

Управителният орган на мрежата гарантира спазване на общите изисквания за мрежовите функции, определени в приложение VI. Тези изисквания се прилагат, считано от датата на приемане на решението за номиниране, и управителният орган на мрежата ги изпълнява в срок до дванадесет месеца след тази дата.

ГЛАВА III

УПРАВЛЕНИЕ НА МРЕЖОВИТЕ ФУНКЦИИ

Член 13

Съвместно вземане на решения

1. Мрежовите функции се управляват чрез съвместно вземане на решения.

2. Процесът на съвместно вземане на решения включва:

- а) процес на консултация, предвиден в член 14;
- б) подробни работни споразумения и процеси за операции, предвидени в член 15.

3. С цел приемане на мерки, свързани с управлението на мрежовите функции и наблюдението на тяхната ефективност, управителният орган на мрежата създава управителен съвет на мрежата, предвиден в член 16.

4. Когато управителният орган на мрежата установи, че неговите действия се възпрепятстват от една или няколко страни, въпросът се отнася до управителния съвет на мрежата за решаване.

Член 14

Процес на консултация

1. Установява се процес с цел организиране на подходяща и редовна консултация с държавите-членки и оперативните заинтересовани страни.

2. Консултацията е насочена към подробните работни споразумения, предвидени в член 15, стратегическия план за мрежата, плана за управление на мрежата, напредъка по изпълнение на плановете, доклади до Комисията и оперативни въпроси по целесъобразност.

3. Процесът на консултация може да варира в зависимост от естеството на конкретните мрежови функции. С оглед да се гарантира, че могат да се разглеждат регулаторни въпроси, държавите-членки участват, когато е необходимо.

4. Когато заинтересованите страни не са удовлетворени от консултацията, въпросът първо се отнася към съответното споразумение за консултация на равнището на конкретната функция. Когато на равнището на конкретната функция не може да се постигне решение на проблема, въпросът се отнася до управителния съвет на мрежата за решаване.

Член 15

Подробни работни споразумения и процеси за операции

1. Управителният орган на мрежата разработва подробни работни споразумения и процеси за операции с цел разглеждане на аспекти на планиране и обслужване, като по-специално взема под внимание спецификата и изискванията на отделните мрежови функции, посочени в приложения I—VI.

2. Управителният орган на мрежата гарантира, че подробните работни споразумения и процеси за операции съдържат правила за уведомяване на съответните заинтересовани страни.

3. При тези подробни работни споразумения и процеси за операции трябва да се зачита отделянето на предоставянето на услугата от регулаторните въпроси и да се гарантира участието на държавите-членки, когато е необходимо.

Член 16

Управителен съвет на мрежата

1. Управителният съвет на мрежата отговаря за следното:

- а) одобряване на стратегическия план за мрежата преди приемането му в съответствие с член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004;
- б) одобряване на три- до петгодишните и годишните планове за управление на мрежата;

⁽¹⁾ ОВ L 342, 24.12.2005 г., стр. 20.

- в) одобряване на процесите на съвместно вземане на решения, процесите на консултации, както и подробните работни споразумения и процесите за операции за мрежовите функции след получаване на положително становище от Комитета за единно небе;
- г) одобряване на правилника на европейското звено за координация при кризи в авиацията, предвиден в член 18, параграф 4, след получаване на положително становище от Комитета за единно небе;
- д) наблюдение на напредъка по прилагането на плановете и разглеждане на евентуални отклонения от първоначалните плановете;
- е) наблюдение на процеса на консултация с оперативните заинтересовани страни;
- ж) наблюдение на дейностите, свързани с управлението на мрежовите функции;
- з) наблюдение на дейностите на управителния орган на мрежата, свързани с кризи в мрежата;
- и) одобряване на годишния доклад, посочен в член 20. Този доклад включва, но не е ограничен до прилагането на стратегическия план за мрежата и плана за управление на мрежата;
- й) разглеждане на въпроси, които не са били решени на равнището на конкретната мрежова функция;
- к) оценка дали управителният орган на мрежата разполага с подходящи компетенции, ресурси и безпристрастност за независимо извършване на задачите, които са му поверени, включително сигурност, отговорност и договорености при извънредни случаи;
- л) одобряване на годишния бюджет на управителния орган на мрежата след получаване на положително становище от Комитета за единно небе;
- м) одобряване на неговия процедурен правилник след получаване на положително становище от Комитета за единно небе;
- н) разглеждане на всякакви допълнителни въпроси, които той счита за уместни.
2. Членовете на управителния съвет на мрежата с право на глас са, както следва:
- а) един представител на доставчиците на аеронавигационно обслужване от всеки функционален блок въздушно пространство, установен или в процес на установяване, като общият брой е четири гласа за всички доставчици на аеронавигационно обслужване;
- б) четирима представители на търговски и нетърговски граждански ползватели на въздушно пространство;
- в) двама представители на операторите на летища;
- г) двама представители на военните органи като доставчици на аеронавигационно обслужване и ползватели на въздушно пространство.
3. Членове на управителния съвет на мрежата са и следните лица:

- а) председателят, назначен на основание техническа компетентност и експертен опит по предложение на Комисията въз основа по-специално на предложения от членовете на управителния съвет на мрежата с право на глас и след получаване на положително становище от Комитета за единно небе;
- б) един представител на Комисията;
- в) един представител на Евроконтрол;
- г) един представител на управителния орган на мрежата.

4. Членовете имат по един заместник.

5. Членовете на управителния съвет на мрежата с право на глас се назначават по предложение на техните организации след получаване на положително становище от Комитета за единно небе.

6. Комисията може да назначи независими изтъкнати експерти като консултанти, които участват в личното си качество и представляват широка гама от дисциплини, обхващащи важни аспекти от мрежовите функции. Държавите, които участват в дейността на управителния орган на мрежата, предлагат кандидати за тази цел.

7. Членовете, посочени в параграф 3, букви а), б) и в), имат право да отхвърлят предложения, които оказват въздействие върху:

- а) суверенитета и отговорностите на държавите-членки, по-специално по отношение на обществения ред, обществената сигурност и въпросите на отбраната, както е определено в член 13 от Регламент (ЕО) № 549/2004;
- б) съвместимостта на дейностите на управителния съвет на мрежата с междинните и крайните цели на настоящия регламент; и
- в) безпристрастността и обективността на управителния съвет на мрежата.

8. Документите, посочени в параграф 1, се приемат от управителния съвет на мрежата с обикновено мнозинство на неговите членове с право на глас.

9. Когато не може да се постигне споразумение по въпроси от съществено значение за мрежата, управителният съвет на мрежата отнася случая до Комисията за последващо действие. Комисията уведомява Комитета за единно небе.

Член 17

Роля на Комитета за единно небе

1. Управителният орган на мрежата отнася регулаторните въпроси до Комисията, а Комисията уведомява Комитета за единно небе за тях.

2. Комитетът за единно небе изразява становище по следните въпроси:

- а) номинирането на управителния орган на мрежата;
- б) назначаването на председателя на управителния съвет на мрежата;

- в) назначаването на членовете на управителния съвет на мрежата с право на глас;
 - г) правилника на управителния съвет на мрежата;
 - д) стратегическия план за мрежата, и по-специално целите на този план на ранен етап;
 - е) годишния бюджет на управителния орган на мрежата;
 - ж) процедурния правилник на европейското звено за координация при кризи в авиацията;
 - з) процесите на съвместно вземане на решения, процесите на консултации, както и подробните работни споразумения и процесите за операции за мрежовите функции.
3. Комитетът за единно небе може да консултира Комисията, когато управителният съвет на мрежата не може да постигне споразумение по въпроси от съществено значение за мрежата.

ГЛАВА IV

УПРАВЛЕНИЕ НА КРИЗИ В МРЕЖАТА

Член 18

Създаване на европейско звено за координация при кризи в авиацията

1. Управлението на кризи в мрежата се подпомага от създаването на европейско звено за координация при кризи в авиацията (ЕАССС).
2. Постоянните членове на ЕАССС се състоят от един представител на държавата-членка, упражняваща председателството на Съвета, един представител на Комисията, един представител на Агенцията, един представител на Евроконтрол, един представител на военните органи, един представител на доставчиците на аеронавигационно обслужване, един представител на летищата и един представител на ползвателите на въздушното пространство.
3. Съставът на ЕАССС може да се допълва от експерти в конкретни случаи в зависимост от конкретната криза.
4. ЕАССС подготвя своя процедурен правилник за приемане от управителния съвет на мрежата.
5. Управителният орган на мрежата предоставя ресурсите, необходими за създаването и дейността на ЕАССС.

Член 19

Отговорности на управителния орган на мрежата и на ЕАССС

1. Управителният орган на мрежата, съвместно с членовете на ЕАССС, отговаря за активиране и деактивиране на ЕАССС.
2. С подкрепата на ЕАССС управителният орган на мрежата отговаря за следното:
 - а) координиране на управлението на реакцията по отношение на кризата в мрежата в съответствие с правилника на ЕАССС, което включва тясно сътрудничество със съответните структури в държавите-членки;

- б) подпомагане на привеждането в действие и координирането на планове за извънредни случаи на равнището на държавите-членки;
- в) прецизиране на смекчаващи мерки на равнището на мрежата с цел гарантирано осигуряване на навременна реакция на такива кризисни ситуации в мрежата, така че да се защити и гарантира постоянно и безопасно обслужване на мрежата. За тази цел управителният орган на мрежата:
 - i) осъществява 24-часово наблюдение на ситуацията в мрежата по отношение на кризи в мрежата;
 - ii) гарантира ефективно управление и съобщаване на информация чрез разпространението на точни, навременни и съгласувани данни за подпомагане на прилагането на принципите и процесите за управление на риска в рамките на процесите на вземане на решения;
 - iii) улеснява организираното събиране и централизираното съхранение на тези данни;
- г) изтъкване, когато е необходимо, пред Комисията, Агенцията или държавите-членки на възможности за допълнително подпомагане на смекчаването на кризата, включително свързване с оператори на други видове транспорт, които могат да идентифицират и осъществят междумодални решения;
- д) наблюдение на и докладване относно възстановяването и устойчивостта на мрежата.

ГЛАВА V

НАБЛЮДЕНИЕ, ДОКЛАДВАНЕ И НАДЗОР

Член 20

Наблюдение и докладване

1. Управителният орган на мрежата установява процес на постоянно наблюдение на:
 - а) ефективността на оперативната мрежа;
 - б) предприетите мерки и постигнатата в резултат на това ефективност от оперативните заинтересовани страни и държавите;
 - в) ефективността и ефикасността на всяка от функциите, обхванати от настоящия регламент.
2. При постоянното наблюдение се идентифицират всички евентуални отклонения от стратегическия план за мрежата и планове за управление на мрежата. Оперативните заинтересовани страни подпомагат управителния орган на мрежата в тази задача, извършвайки определени действия, включващи също така, но не ограничени до предоставянето на данни.
3. Управителният орган на мрежата ежегодно представя доклад на Комисията и Агенцията относно предприетите мерки за изпълнение на своите задачи. В доклада се разглеждат отделните мрежови функции, както и общата ситуация на мрежата и докладът е тясно свързан със съдържанието на стратегическия план за мрежата и плана за управление на мрежата. Комисията уведомява Комитета за единно небе.

Член 21

Надзор на управителния орган на мрежата

Комисията, подпомагана от Агенцията по въпроси, свързани с безопасността, гарантира осъществяването на надзор върху управителния орган на мрежата, по-специално във връзка с изискванията, които се съдържат в настоящия регламент и други части от законодателството на Съюза. Комисията докладва ежегодно на Комитета за единно небе или по специално поискване.

ГЛАВА VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 22

Отношения с трети държави

Трети държави заедно с техни оперативни заинтересовани страни могат да участват в дейността на управителния орган на мрежата.

Член 23

Финансиране на управителния орган на мрежата

Държавите-членки предприемат необходимите мерки за финансирането на мрежовите функции, поверени на управителния орган на мрежата, въз основа на такси за аеронавигационно обслужване. Управителният орган на мрежата установява своите разходи по прозрачен начин.

Член 24

Отговорност

Управителният орган на мрежата организира осигуряването на покритие на отговорността, свързана с изпълнението на неговите задачи. Използваният метод за осигуряване на покритие е подходящ от гледна точка на съответните потенциални загуби и щети, като се взема предвид правният статут на управителния орган на мрежата и равнището на достъпно търговско застрахователно покритие.

Член 25

Преглед

Комисията извършва преглед на ефективността на изпълнението на мрежовите функции най-късно до 31 декември 2013 г. и на редовни интервали след това, като надлежно отчита референтните периоди за ефективност, предвидени в Регламент (ЕС) № 691/2010.

Член 26

Изменения на Регламент (ЕС) № 691/2010

Регламент (ЕС) № 691/2010 се изменя, както следва:

1. В член 3, параграф 3 се добавя следната буква м):

„м) оценката на плана за ефективност на управителния орган на мрежата, включително неговата съгласуваност с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз.“

2. Въмква се следният член 5а:

„Член 5а

Управителен орган на мрежата

1. Управителният орган на мрежата, създаден с член 3 от Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията (*), извършва следните задачи във връзка със схемата за ефективност:

а) подпомага Комисията, като предоставя релевантна информация за изготвянето на цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, преди референтните периоди и за наблюдение по време на референтния период. Управителният орган на мрежата по-специално насочва вниманието на Комисията към всеки съществен и устойчив спад на оперативната ефективност;

б) в съответствие с член 20, параграф 5 предоставя достъп на Комисията до всички данни, посочени в приложение IV;

в) подпомага държавите-членки и доставчиците на аеронавигационно обслужване да постигнат своята цел за ефективност по време на референтните периоди;

г) изготвя план за ефективност, който се приема като част от стратегическия план за мрежата преди началото на всеки референтен период. Този план за ефективност е общественодостъпен и съдържа:

i) цел за ефективност по отношение на околната среда, съгласувана с целта за ефективност, валидна за целия Европейски съюз, за целия референтен период, с годишни стойности, които се използват с цел наблюдение;

ii) цели за ефективност за други ключови области на ефективност, съгласувани с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, за целия референтен период, с годишни стойности, които се използват с цел наблюдение;

iii) описание на планираните действия за постигане на целите; и

iv) при необходимост или ако бъде решено от Комисията, допълнителни ключови показатели за ефективност и цели.

(*) ОВ L 185, 15.7.2011 г, стр. 1.“

3. В член 17 се въмква следният параграф 2а:

„2а. Комисията осъществява наблюдение на прилагането на плана за ефективност на управителния орган на мрежата. Ако целите не бъдат изпълнени в рамките на референтния период, Комисията предприема подходящи мерки, определени в плана за ефективност, с оглед коригиране на ситуацията. За тази цел се използват годишните стойности в плана за ефективност.“

(4) В приложение III точки 3 и 4 се заменят със следното:

„3. Околна среда

Съставяне на трасета: неприложимо през първия референтен период. През втория референтен период — оценка на процеса на съставянето на трасета, който е използван в плана за ефективност, и неговата съгласуваност с процеса за разработване на план за подобряване на европейската трасова мрежа, разработен от управителния орган на мрежата.

4. Капацитет

Ниво на закъснения: сравнение на очакваното ниво на закъснения на УПВД по маршрута, използвано в плановете за ефективност, с референтна стойност, предоставена от Евроконтрол посредством процеса на планиране на капацитета и в плана за управление на мрежата от управителния орган на мрежата.“

Член 27

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 7 юли 2011 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ФУНКЦИЯ ЗА ПРОЕКТИРАНЕ НА ЕВРОПЕЙСКА ТРАСОВА МРЕЖА (ERND)

ЧАСТ А

Цел

1. В рамките на функцията за ERND:
 - а) се изготвя план за подобряване на европейската трасова мрежа за безопасно и ефикасно обслужване на въздушното движение, като надлежно се отчита въздействието върху околната среда;
 - б) в рамките на плана за подобряване на европейската трасова мрежа се улеснява разработването на структура на въздушното пространство, която предлага необходимото равнище на безопасност, капацитет, гъвкавост, възможност за реагиране, екологична ефективност и гладко осигуряване на експедитивно аеронавигационно обслужване, като надлежно се отчитат нужди, свързани с безопасността и отбраната;
 - в) се гарантира регионална взаимосвързаност и оперативна съвместимост на европейската трасова мрежа в рамките на европейския регион на ИКАО и съседните региони на ИКАО.
2. Разработването на плана за подобряване на европейската трасова мрежа е предмет на процес за съвместно вземане на решения. Планът за подобряване на европейската трасова мрежа представлява специфичната част за ERND от плана за управление на мрежата и съдържа подробни правила за прилагане на частта за ERND от стратегическия план за мрежата.
3. Държавите-членки ще продължат да носят отговорност за подробното разработване, одобрение и установяване на структурите на въздушното пространство във връзка с въздушното пространство под тяхна отговорност.

ЧАСТ Б

Принципи на планиране

1. Без да се засяга суверенитетът на държавите-членки върху въздушното пространство и изискванията на държавите-членки по отношение на обществения ред, обществената сигурност и въпросите на отбраната, управителният орган на мрежата, държавите-членки, трети държави, ползватели на въздушното пространство, функционални блокове въздушно пространство и доставчици на аеронавигационно обслужване като част от функционални блокове въздушно пространство или поотделно разработват, посредством процес на съвместно вземане на решения, плана за подобряване на европейската трасова мрежа при същевременно прилагане на принципите за проектиране на въздушното пространство, посочени в настоящото приложение. Планът за подобряване на европейската трасова мрежа отговаря на целите за ефективност, определени за управителния орган на мрежата в схемата за ефективност.
2. Процесът на съвместно вземане на решения се подкрепя от подходящи, постоянни и подробни работни споразумения, които се установяват на експертно равнище от управителния орган на мрежата с участието на всички заинтересовани страни. Споразуменията за консултация ще бъдат организирани с честота, която отразява нуждите на функцията за проектиране на европейска трасова мрежа.
3. С оглед да се гарантира подходяща свързаност на плана за подобряване на европейската трасова мрежа управителният орган на мрежата и държавите-членки включват трети държави в процеса на съвместно вземане на решения в съответствие с член 22. Гарантира се адекватно сътрудничество между, от една страна, управителния орган на мрежата и неговите подробни работни споразумения на експертно равнище, с които се подпомага разработването на плана за подобряване на европейската трасова мрежа, и, от друга страна, релевантните работни споразумения на експертно равнище на ИКАО, които обхващат подобренията на трасовата мрежа на местата на контакт.
4. Планът за подобряване на европейската трасова мрежа е текущо актуализиран план, който отразява всички необходими елементи за гарантиране, че европейското въздушно пространство е проектирано като обща единица и отговаря на приложимите цели за ефективност.
5. Планът включва:
 - а) общи принципи, допълнени от технически спецификации за проектиране на въздушното пространство;
 - б) изисквания на военни ползватели по отношение на въздушното пространство;
 - в) договорена европейска трасова мрежа и, където това е осъществимо, свободна трасова структура на въздушното пространство, проектирана да отговаря на всички изисквания на ползвателите, като подробностите обхващат всички проекти за промени във въздушното пространство;

- г) правила за експлоатация и наличност на трасовата мрежа и свободното трасово въздушно пространство;
 - д) показатели относно препоръчаната секторизация на КВД в подкрепа на структурата на въздушното пространство за ОВД, която ще бъде проектирана, одобрена и прилагана от държавите-членки;
 - е) насоки за управление на въздушното пространство;
 - ж) подробен график за разработване;
 - з) календар за общ цикъл на публикуване и прилагане чрез плана за управление на мрежата;
 - и) преглед на настоящата и очакваната ситуация в мрежата, включително очаквана ефективност въз основа на настоящи и договорени планове.
6. Управителният орган на мрежата осигурява подходяща организация за всички дейности, така че да се даде възможност за гражданско-военна координация в процеса на съвместно вземане на решения.
7. Управителният орган на мрежата, държавите-членки, функционалните блокове въздушно пространство и доставчиците на аеронавигационно обслужване като част от функционални блокове въздушно пространство или поотделно гарантират последователно интегриране на проекти за проектиране на въздушно пространство, договорени чрез процеса на съвместно вземане на решения, в плана за подобряване на европейската трасова мрежа.
8. Държавите-членки и функционалните блокове въздушно пространство гарантират, че проектите на националните и функционалните блокове въздушно пространство за проектиране на въздушното пространство са съвместими и съгласувани с плана за подобряване на европейската трасова мрежа преди да започне прилагането им, както и че са координирани със засегнатите от тях държави и управителния орган на мрежата.
9. Данните относно промените по проектите, които изискват проверка на съвместимостта и които трябва да се предоставят на управителния орган на мрежата, включват, но не са ограничени до следното:
- а) промени в съгласуването на трасетата;
 - б) промени в посоката на трасетата;
 - в) промени в предназначението на трасетата;
 - г) описание на свободно трасово въздушно пространство, включително свързани правила за експлоатация;
 - д) правила за експлоатация и наличност на трасета;
 - е) промени във вертикалните или хоризонталните граници на секторите;
 - ж) добавяне или заличаване на важни точки;
 - з) промени в трансграничната експлоатация на въздушното пространство;
 - и) промени в координатите на важни точки;
 - й) промени, които засягат прехвърлянето на данни;
 - к) промени, които засягат данни, публикувани в сборници за аеронавигационна информация и публикация;
 - л) промени, които засягат писма за споразумение във връзка с проектиране и експлоатация на въздушното пространство.
10. Чрез процеса на съвместно вземане на решения в контекста на настоящото приложение управителният орган на мрежата и държавите-членки изготвят общи предложения за изменение на съответните документи на ИКАО. Поспециално за изменения на документи на ИКАО, свързани с трасета за ОВД над открито море, държавите-членки следват приложимите процедури за координация на ИКАО.
11. Чрез процеса на съвместно вземане на решения управителният орган на мрежата, държавите-членки, ползвателите на въздушното пространство, операторите на летища, функционалните блокове въздушно пространство и доставчиците на аеронавигационно обслужване като част от функционалните блокове въздушно пространство или поотделно осъществяват постоянен преглед на плана за подобряване на европейската трасова мрежа, така че да се вземат под внимание нови или променящи се потребности във връзка с въздушното пространство. Ще се гарантира постоянна координация с военните органи.

ЧАСТ В

Принципи на проектиране на въздушното пространство

1. При разработване на плана за подобряване на европейската трасова мрежа управителният орган на мрежата, държавите-членки, трети държави, функционални блокове въздушно пространство и доставчици на аеронавигационно обслужване като част от функционални блокове въздушно пространство или поотделно спазват следните принципи на проектиране на въздушното пространство в рамките на процеса на съвместно вземане на решения:
 - а) установяването и конфигурирането на структурите на въздушното пространство се базират на оперативни изисквания, независимо от границите на националните или функционалните блокове въздушно пространство или границите на районите за полетна информация (FIR) и не са непременно обвързани от разделянето на горно и долно въздушно пространство;
 - б) проектирането на структурите на въздушното пространство е прозрачен процес, в който се показват взетите решения и тяхната обосновка, като се вземат под внимание изискванията на всички ползватели и същевременно се съгласуват аспектите на безопасността, капацитета и околната среда и надлежно се зачитат нуждите на военните органи и националната сигурност;
 - в) настоящото и прогнозното търсене при въздушното движение на равнището на мрежата и на местно равнище и целите за ефективност представляват входните данни за плана за подобряване на европейската трасова мрежа с оглед удовлетворяване на нуждите на основните потоци въздушно движение и летищата;
 - г) гарантиране на вертикална и хоризонтална свързаност, включително въздушното пространство над терминалите и структурата на въздушното пространство на местата за контакт;
 - д) възможността полетите да се извършват по или колкото се може по-близо до поисканите от ползвателите трасета и профили на полети по време на маршрутната фаза на полета;
 - е) приемането за оценка и евентуално разработване на всички предложения за структура на въздушното пространство, включително свободно трасово въздушно пространство, множествени варианти за трасета и CDR, получени от заинтересовани страни, които имат оперативни изискване в тази област;
 - ж) при проектирането на структурите на въздушното пространство, включително свободното трасово въздушно пространство и секторите за КВД, се вземат предвид съществуващи или предложени структури на въздушното пространство, предвидени за дейности, които изискват резервиране или ограничаване на въздушно пространство. За тази цел се установяват само структури, които съответстват на прилагането на гъвкаво използване на въздушното пространство (FUA). Тези структури са хармонизирани и съгласувани във възможно най-голяма степен в цялата европейска мрежа;
 - з) разработването на проект на сектор за КВД започва със съгласуване на поисканите трасета или потоци на движение в рамките на един повтарящ се процес, който ще гарантира съвместимост между трасета или потоци и сектори;
 - и) секторите за КВД се проектират така, че да се даде възможност за изграждане на секторни конфигурации, които отговарят на потоците въздушно движение и които могат да се пригодят и съответстват на различното търсене при въздушното движение.
 - й) Сключват се споразумения за осигуряване на обслужване в случаи, в които поради оперативни причини секторите за КВД трябва да се проектират през границите на национални или функционални блокове въздушно пространство или границите на FIR.
2. Чрез процеса на съвместно вземане на решения управителният орган на мрежата, държавите-членки, функционалните блокове въздушно пространство и доставчиците на аеронавигационно обслужване като част от функционални блокове въздушно пространство или поотделно гарантират прилагането на следните принципи във връзка с управлението на експлоатацията и капацитета на въздушното пространство:
 - а) структурите на въздушното пространство се планират така, че да се улесни гъвкаво и навременно използване и управление на въздушното пространство по отношение на варианти за трасета, потоци въздушно движение, схеми за секторна конфигурация и конфигурацията на други структури на въздушното пространство;
 - б) структурите на въздушното пространство следва да позволяват установяването на допълнителни варианти за трасета, като същевременно се гарантира тяхната съвместимост (съображения, свързани с капацитета, и ограничения на проектирането на секторите).

ЧАСТ Г

Текущо наблюдение на постигането на ефективност на равнището на мрежата

1. С оглед да се гарантират редовни подобрения на ефективността управителният орган на мрежата, в тясно сътрудничество с държавите, функционалните блокове въздушно пространство и оперативните заинтересовани страни, извършва редовен преглед на ефективността на въведените структури на въздушното пространство.

2. Този преглед включва, но не е ограничен до следното:

- а) развитие на търсенето при въздушното движение;
 - б) ефективност и ограничения на капацитета и ефикасността на полетите на равнището на държавни или функционални блокове въздушно пространство или равнището на мрежата;
 - в) оценка на аспектите на експлоатация на въздушното пространство от гражданска и военна гледна точка;
 - г) оценяване на секторизацията и използваните секторни конфигурации;
 - д) оценяване на целостта и непрекъснатостта на структурите на въздушното пространство;
 - е) информиране на Комисията в случаите, когато необходимото действие за подобряване напълвяря обхвата на компетентностите на управителния орган на мрежата.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ФУНКЦИЯ ЗА РАДИОЧЕСТОТИ

ЧАСТ А

Изисквания за изпълнение на функцията

1. Държавите-членки номинират компетентно лице, орган или организация за национален орган за управление на честотите, който трябва да гарантира, че присвоените честоти се заемат, изменят и освобождават в съответствие с настоящия регламент. Държавите-членки уведомяват Комисията и управителния орган на мрежата за името и адреса на тези лица най-късно четири месеца след приемането на настоящия регламент.
2. Управителният орган на мрежата изготвя и координира свързани с мрежата стратегически аспекти на радиочестотния спектър, които следва да се отбележат по подходящ начин в стратегическия план за мрежата и плана за управление на мрежата. Управителният орган на мрежата подпомага Комисията и държавите-членки при изготвянето на общи позиции за авиацията с цел координиран принос на държавите-членки на международни форуми и по-специално на Европейската конференция за пощенска и телекомуникационна администрация (CEPT) и Международния съюз по далекосъобщения (ITU).
3. При поискване на национален орган или органи за управление на честотите управителният орган на мрежата предприема действия с Комисията и CEPT за намиране на решения на всички проблеми с други промишлени сектори.
4. Националните органи за управление на честотите докладват на управителния орган на мрежата за случаи на радиосмущения, които оказват въздействие върху европейската авиационна мрежа. Управителният орган на мрежата протоколира тези случаи и подпомага тяхната оценка. При поискване на национален орган или органи за управление на честотите управителният орган на мрежата координира или предоставя помощ, необходима за преодоляване или смекчаване на последствията от такива събития, включително действия с Комисията и CEPT.
5. Управителният орган на мрежата разработва и поддържа централен регистър с цел съхранение на всички данни за присвояване на радиочестоти, както е описано в точка 14.
6. Държавите-членки използват централния регистър за изпълнение на своите административни задължения към ИКАО за регистриране на присвоените честоти.
7. Управителният орган на мрежата и националните органи за управление на честотите допълнително разработват и усъвършенстват процедури за управление на честотите, критерии за планиране, набори от данни и процеси за оптимизиране на използването и заемането на радиочестотния спектър за целите на общото въздушно движение. При поискване на държава-членка или държави-членки управителният орган на мрежата ги предлага допълнително на регионално равнище.
8. Когато се изисква присвояване на честота, кандидатът подава искане до съответния национален орган за управление на честотите, в което включва всички необходими данни и обосновка.
9. Националните органи за управление на честотите и управителният орган на мрежата оценяват и приоритизират исканията за честоти въз основа на оперативни изисквания и договорени критерии. В допълнение към това тяхното въздействие върху мрежата се определя от управителния орган на мрежата съвместно с националните органи за управление на честотите. Управителният орган на мрежата установява тези критерии в консултация с националните органи за управление на честотите в рамките на 12 месеца след приемането на настоящия регламент и след това ги поддържа и актуализира при необходимост.
10. В случай че е налице влияние върху мрежата, управителният орган на мрежата идентифицира подходяща честота или честоти за удовлетворяване на искането, като взема под внимание следните изисквания:
 - a) необходимостта от осигуряване на безопасни услуги за комуникация, навигация и инфраструктура за надзор;
 - b) необходимостта от оптимизиране на използването на ограничените ресурси на радиочестотния спектър;
 - v) необходимостта от икономически ефективен, справедлив и прозрачен достъп до радиочестотния спектър;
 - г) оперативните изисквания на кандидата или кандидатите и оперативните заинтересовани страни;
 - д) прогнозираното бъдещо търсене по отношение на радиочестотния спектър;
 - e) разпоредбите, които се съдържат в европейското ръководство за управление на честотите на ИКАО.

11. Ако няма влияние върху мрежата националните органи за управление на честотите определят подходяща честота или честоти за удовлетворяване на искането, като вземат под внимание изискванията в точка 10.
12. Когато дадено искане за честота не може да бъде удовлетворено, националните органи за управление на честотите могат да поискат от управителния орган на мрежата да предприеме специфично търсене на честоти. С оглед намиране на решение за националните органи за управление на честотите управителният орган на мрежата, подпомаган от националните органи за управление на честотите, може да предприеме специфично проучване на ситуацията с използването на честотите в съответната географска област.
13. Националният орган за управление на честотите определя подходяща честота или честоти, установени в точки 10, 11 или 12.
14. Националният орган за управление на честотите регистрира всяко присвояване в централния регистър, като включва следната информация:
 - а) данните, определени в европейското ръководство за управление на честотите на ИКАО, включително съответните свързани технически и оперативни данни;
 - б) разширените изисквания за данни в резултат на точка 7;
 - в) описание на оперативното използване на присвоената честота;
 - г) данни за контакт с оперативната заинтересована страна, която използва присвоената честота.
15. Когато на кандидата се предоставя съответната честота, националният орган за управление на честотите включва условия за използване. Като минимум в тези условия се посочва, че присвоената честота:
 - а) остава валидна, дотолкова доколкото се използва за удовлетворяване на оперативните изисквания, описани от кандидата;
 - б) може да е обект на искане за промяна на честотата и такива промени ще трябва да се извършат в рамките на ограничен период;
 - в) подлежи на изменение при промяна на оперативното използване, описано от кандидата.
16. Националният орган или органи за управление на честотите гарантират, че всички поискани промени, изменения или освобождавания на честоти се извършват в рамките на договорения срок и че централният регистър се актуализира по съответния начин. Националният орган или органи за управление на честотите препращат подходяща обосновка на управителния орган на мрежата, когато тези действия не могат да бъдат извършени.
17. Националните органи за управление на честотите гарантират, че най-късно на 31 декември 2011 г. оперативните, техническите и административните подробности, посочени в точка 14, на всички присвоени честоти, които се използват в рамките на европейската авиационна мрежа, са налични в централния регистър.
18. Управителният орган на мрежата и националният орган или органи за управление на честотите осъществяват наблюдение и изготвят оценки на авиационните честотни ленти и присвоените честоти въз основа на прозрачни процедури с оглед да се гарантира тяхното правилно и ефикасно използване. Управителният орган на мрежата установява тези процедури в консултация с националните органи за управление на честотите най-късно 12 месеца след приемането на настоящия регламент и след това ги поддържа и актуализира при необходимост. Управителният орган на мрежата по-специално идентифицира всички несъответствия между централния регистър, оперативната цел и действителното използване на присвоената честота. Управителният орган на мрежата уведомява националния орган за управление на честотите за тези несъответствия с цел отстраняването им в рамките на договорен срок.
19. Управителният орган на мрежата гарантира наличието на общи инструменти за подпомагане на централното и национално планиране, координация, регистрация, одит и оптимизация. По-специално се разработват инструменти за подпомагане на анализа на данни от централния регистър с цел наблюдение на ефикасността на функцията и с цел проектиране и прилагане на процеса за оптимизиране на честотите съгласно точка 7.

ЧАСТ Б

Изисквания за организиране на функцията

1. Съвместното вземане на решения между националните органи за управление на честотите и управителния орган на мрежата се базира на споразумения, предмет на одобрение от управителния съвет на мрежата в съответствие с член 16 от настоящия регламент, след положително становище на Комитета за единно небе в съответствие с член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

2. В случай на несъгласие относно споразуменията, посочени в параграф 1 от част Б от настоящото приложение, управителният орган на мрежата или съответните държави-членки отнасят въпроса до Комисията за действие. Комисията действа в съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004.
 3. В споразуменията се посочва най-малко следното:
 - а) критериите за оценката на оперативните изисквания и тяхното приоритизиране;
 - б) минималните срокове за координиране на нови или изменени присвоени радиочестоти;
 - в) механизмите за гарантиране, че управителният орган на мрежата и националните органи за управление на честотите постигат съответните цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз;
 - г) подобрените процедури, критерии и процеси за управление на честотите не засягат по неблагоприятен начин прилаганите от други държави такива в контекста на регионалните процедури на ИКАО;
 - д) изискванията, с които да се гарантира провеждането на подходяща консултация относно нови или изменени споразумения за управление от държавите-членки с всички засегнати заинтересовани страни на национално и европейско равнище.
 4. Първоначалните споразумения за координацията на радиочестотите са напълно съвместими със съществуващите такива. Промените в тези споразумения се уточняват в сътрудничество с националните органи за управление на честотите и режийните разходи се намаляват колкото се може повече в рамките на практичното.
 5. Координацията относно стратегическото и тактическото използване на радиочестоти със съседни държави, които не участват в дейността на управителния орган на мрежата, се осъществява чрез регионалните работни споразумения на ИКАО. Това ще се прави с оглед да се позволи достъпът на съседни държави до услугите на управителния орган на мрежата.
 6. Управителният орган на мрежата и националните органи за управление на честотите договарят цялостни приоритети за функцията с цел подобряване на проектирането и обслужването на европейската авиационна мрежа. Тези приоритети се документират под формата на дял за честотите в стратегическия план за мрежата и плана за управление на мрежата, при което се провежда консултация със заинтересованите страни. По-специално при приоритизирането могат да бъдат проучени конкретни ленти, области и услуги.
 7. Държавите-членки гарантират, че използването на авиационните честотни ленти от страна на военни ползватели се координира по подходящ начин с националните органи за управление на честотите и управителния орган на мрежата.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ФУНКЦИЯ ЗА КОДОВЕ НА ТРАНСПОНДЕРИ

ЧАСТ А

Изисквания за функцията за кодове на транспондери

1. Целите на тази функция са, както следва:
 - а) подобряване на стабилността на процеса за разпределяне на кодове чрез определяне на ясни роли и отговорности на всички участващи заинтересовани страни, като цялостната ефективност на мрежата е в центъра на решенията за разпределяне на кодове;
 - б) осигуряване на повишена прозрачност при разпределянето на кодове и действителното използване на кодове, което позволява по-добра оценка на цялостната ефективност на мрежата; и
 - в) осигуряване на регулаторна основа, която позволява по-добро изпълнение и надзор, чрез определяне на разпоредби в регламент.
2. Кодовете на транспондери на SSR се разпределят чрез управителния орган на мрежата между държавите-членки и доставчиците на аеронавигационно обслужване по начин, чрез който се оптимизира тяхното безопасно и ефикасно разпределяне, като се взема предвид следното:
 - а) оперативните изисквания на всички оперативни заинтересовани страни;
 - б) действителното и прогнозираното ниво на въздушно движение;
 - в) изискваното използване на кодове на транспондери на SSR в съответствие с подходящите разпоредби на Регионалния аеронавигационен план на ИКАО, европейски регион, документа за прилагане на съоръжения и услуги и насоките.
3. Управителният орган на мрежата предоставя по всяко време списък за разпределяне на кодове на транспондери на SSR, в който се описва пълното и актуализирано разпределяне на кодове на SSR във въздушното пространство, описан в член 1, параграф 3, на държавите-членки, доставчиците на аеронавигационно обслужване и трети държави.
4. Управителният орган на мрежата прилага формален процес за установяване, оценка и координация на изискванията за разпределяне на кодове на транспондери на SSR, като взема предвид всички изисквани граждански и военни използвания на кодове на транспондери на SSR.
5. Формалният процес, описан в точка 4, включва като минимум подходящи договорени процедури, срокове и цели за ефективност за извършването на следните дейности:
 - а) подаване на заявления за разпределяне на кодове на транспондери на SSR;
 - б) оценяване на заявления за разпределяне на кодове на транспондери на SSR;
 - в) координиране на предложените изменения на разпределени кодове на транспондери на SSR с държавите-членки и трети държави в съответствие с изискванията, посочени в част Б;
 - г) периодичен одит на разпределените кодове на SSR и нуждите от такива с оглед оптимизиране на ситуацията, включително преразпределяне на вече разпределени кодове;
 - д) периодично изменение, одобряване и разпространение на цялостния списък за разпределяне на кодове на транспондери на SSR, описан в точка 3;
 - е) уведомление, оценка и решаване на непредвидени конфликти между разпределени кодове на транспондери на SSR;
 - ж) уведомление, оценка и отстраняване на разпределени погрешка кодове на транспондери на SSR, засечени при проверки за запазване на кодове;
 - з) уведомление, оценка и отстраняване на непредвидени недостатъци при разпределянето на кодове на транспондери на SSR;
 - и) предоставяне на данни и информация в съответствие с изискванията, описани в част В.

6. Управителният орган на мрежата проверява дали заявленията за разпределяне на кодове на транспондери на SSR, получени като част от процеса, описан в точка 4, отговарят на изискванията на процеса за формат и данни, пълнота, точност, своевременност и обосновка.
7. Държавите-членки гарантират, че кодовете на транспондери на SSR се присвояват на въздухоплавателни средства в съответствие със списъка за разпределяне на кодове на транспондери на SSR, съдържащ се в точка 3.
8. Управителният орган на мрежата може да обслужва централизирана система за присвояване и управление на кодове на транспондери на SSR за автоматично присвояване на кодове на транспондери на SSR за целите на общото въздушно движение от името на държавите-членки и доставчиците на аеронавигационно обслужване.
9. Управителният орган на мрежата въвежда процедури и инструменти за редовно оценяване на действителното използване на кодове на транспондери на SSR от държавите-членки и доставчиците на аеронавигационно обслужване.
10. Управителният орган на мрежата, държавите-членки и доставчиците на аеронавигационно обслужване договарят планове и процедури за подпомагане на периодичния анализ и установяване на бъдещи изисквания по отношение на кодовете на транспондери на SSR. Този анализ включва установяване на потенциални влияния върху ефективността в резултат на прогнозираните недостатъци при разпределянето на кодове на транспондери на SSR.
11. Разработват се и се поддържат работни наръчници, които съдържат необходимите инструкции и информация, за да се даде възможност за осъществяване на мрежовата функция в съответствие с изискванията на настоящия регламент. Тези работни наръчници се разпространяват и поддържат в съответствие с подходящи процеси за управление на качеството и на документацията.

ЧАСТ Б

Изисквания за специфичен механизъм за консултация

1. Управителният орган на мрежата установява специален механизъм за координацията и консултацията по споразуменията за разпределяне на кодове на транспондери на SSR, в който:
 - а) се гарантира, че въздействието от използването на кодове на транспондери на SSR в трети държави се взема предвид чрез участие в работните споразумения за управление на кодове на транспондери на SSR, определени в съответните разпоредби на Регионалния аеронавигационен план на ИКАО, европейски регион, документ за прилагане на съоръжения и услуги;
 - б) се гарантира, че списъкът за разпределяне на кодове на транспондери на SSR, определен в точка 3 от част А, е съвместим с плана за управление на кодовете, описан в съответните разпоредби на Регионалния аеронавигационен план на ИКАО, европейски регион, документ за прилагане на съоръжения и услуги;
 - в) се посочват изисквания за гарантиране, че със съответните държави-членки се провежда подходяща консултация относно нови или изменени споразумения за управление на кодове на транспондери на SSR;
 - г) се посочват изисквания за гарантиране, че държавите-членки провеждат подходяща консултация относно нови или изменени споразумения за управление на кодове на транспондери на SSR с всички съответни заинтересовани страни на национално равнище;
 - д) се гарантира, че координацията с трети държави относно стратегическото и тактическото използване на кодове на транспондери на SSR се извършва посредством работните споразумения за управление на кодове на транспондери на SSR, определени в съответните разпоредби на Регионалния аеронавигационен план на ИКАО, европейски регион, документ за прилагане на съоръжения и услуги;
 - е) се посочват минимални срокове за координацията и консултацията във връзка с предложено ново или изменено разпределяне на кодове на транспондери на SSR;
 - ж) се гарантира, че промените по списъка за разпределяне на кодове на транспондери на SSR подлежат на одобрение от държавите-членки, засегнати от промяната;
 - з) се определят изисквания, за да се гарантира, че промените по списъка за разпределяне на кодове на транспондери на SSR се съобщават на всички заинтересовани страни непосредствено след неговото одобряване, без да се засягат националните процедури за съобщаване на информация относно използването на кодове на транспондери на SSR от военните органи.
2. В координация с националните военни органи управителният орган на мрежата гарантира предприемането на необходимите мерки за удостоверяване, че разпределянето и използването на кодове на транспондери на SSR за военни нужди не оказва неблагоприятно въздействие върху безопасността или ефикасния поток на общото въздушно движение.

ЧАСТ В

Изисквания за предоставяне на данни

1. Заявленията, подадени за ново или изменено разпределяне на кодове на транспондери на SSR, съответстват на изискванията за формат и данни, пълнота, точност, своевременност и обосновка на процеса, определен в точка 4 от част А.
 2. При необходимост държавите-членки предоставят следните данни и информация на управителния орган на мрежата в рамките на договорените срокове, определени от управителния орган на мрежата за подпомагане на осигуряването на мрежовата функция за кодове на транспондери на SSR:
 - а) актуализиран запис на разпределянето и използването на всички кодове на транспондери на SSR в рамките на тяхната област на компетентност, предмет на евентуални ограничения за целите на сигурността относно пълното разкриване на специфични разпределени военни кодове, които не се използват за нуждите на общото въздушно движение;
 - б) обосновка, с която да се демонстрира, че съществуващите и поискани разпределения на кодове на транспондери на SSR са абсолютният минимум, необходим за изпълнение на оперативните изисквания;
 - в) подробности за всички разпределени кодове на транспондери на SSR, които вече не са необходими за оперативни цели и които могат да бъдат освободени за преразпределяне в рамките на мрежата;
 - г) доклади за всеки действителен и непредвиден недостатък при разпределянето на кодове на транспондери на SSR;
 - д) подробности във връзка с всяка промяна в планирането на инсталцията или работното състояние на системите или съставните елементи, която може да окаже въздействие върху разпределянето на кодове на транспондери на SSR към определени полети.
 3. При необходимост доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят следните данни и информация на управителния орган на мрежата в рамките на договорените срокове, определени от управителния орган на мрежата за подпомагане на осигуряването на мрежовата функция за кодове на транспондери на SSR:
 - а) подробни доклади относно взаимосвързаната позиция на системите за управление на тактическите потоци, съдържащи присвоените кодове на транспондери на SSR за общо въздушно движение, при което се извършват полети съгласно правилата за полети по прибори;
 - б) доклади за всеки действителен и непредвиден конфликт или опасност в резултат на действително присвояване на оперативен код на транспондер на SSR, включително информация как конфликтът е бил решен.
 4. В отговорите от държавите-членки и доставчиците на аеронавигационно обслужване за координацията на предложените изменения на разпределянето на кодове на транспондери на SSR и актуализациите на списъка за разпределяне на кодове на транспондери на SSR се прави като минимум следното:
 - а) установява се дали се предвижда конфликт или опасност между разпределените кодове на транспондери на SSR;
 - б) потвърждава се дали оперативните изисквания или ефикасността ще бъдат засегнати по неблагоприятен начин;
 - в) потвърждава се, че измененията на разпределените кодове на транспондери на SSR могат да се извършат в съответствие с изискваните срокове.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

МОДЕЛ ЗА СТРАТЕГИЧЕСКИ ПЛАН ЗА МРЕЖАТА

Стратегическият план за мрежата е базиран на следната структура:

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Обхват на стратегическия план за мрежата (географски обхват и срок)

1.2. Изготвяне на плана и процес на валидиране

2. ОБЩ КОНТЕКСТ И ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Описание на настоящата и планираната ситуация на мрежата, включително ERND, УПВД, летища и оскъдни ресурси

2.2. Предизвикателства и възможности, свързани със срока на плана (включително прогноза на търсенето при въздушното движение и развитие в световен план)

2.3. Междинни цели за ефективност и стопански изисквания, изразени от различните заинтересовани страни, и целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз

3. СТРАТЕГИЧЕСКА ВИЗИЯ

3.1. Описание на стратегическия начин, по който мрежата ще се развива и напредва, така че успешно да се постигнат целите за ефективност и стопанските изисквания

3.2. Съответствие със схемата за ефективност

3.3. Съответствие с европейския генерален план за УВД

4. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

4.1. Описание на стратегическите цели на мрежата:

— използване на аспектите на сътрудничество на участващите оперативни заинтересовани страни от гледна точка на роли и отговорности,

— посочване как стратегическите цели ще отговорят на изискванията,

— установяване как ще се измерва напредъкът към тези цели,

— посочване как стратегическите цели ще окажат въздействие върху промишлеността и други засегнати области.

5. ПЛАНИРАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА

Планът за ефективност е базиран на следната структура:

1. Въведение

1.1. Описание на ситуацията (обхват на плана, обхванати функции и др.)

1.2. Описание на макроикономическия сценарий за референтния период, включително общите предположения (прогнозирано въздушно движение и др.)

1.3. Описание на резултатите от консултацията със заинтересованите страни за изготвяне на плана за ефективност (основни въпроси, повдигнати от участниците, и по възможност постигнати компромиси)

2. Цели за ефективност на равнището на управителния орган на мрежата

2.1. Цели за ефективност във всяка уместна ключова област на ефективност, определени чрез позоваване на всеки уместен ключов показател за ефективност, за целия референтен период, като годишните стойности следва да се използват с цел наблюдение и стимулиране

2.2. Описание и обяснение на приноса и въздействието на целите за ефективност на управителния орган на мрежата по отношение на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз

3. Принос на всяка функция
 - 3.1. Индивидуални цели за ефективност за всяка функция (УПВД, ERND, кодове на транспондери на SSR, честоти)
4. Военно измерение
 - 4.1. Описание на гражданско-военното измерение на плана, при което се описва ефективността на гъвкавото използване на въздушното пространство с оглед увеличаване на капацитета с надлежно отчитане на ефективността на военните операции и, ако бъде сметено за подходящо, съответните показатели и цели за ефективност, съгласувани с показателите и целите на плана за ефективност
 5. Анализ на чувствителността и сравнение с предишния план за ефективност
 - 5.1. Чувствителност към външни предположения
 - 5.2. Сравнение с предишния план за ефективност
 6. Изпълнение на плана за ефективност
 - 6.1. Описание на мерките, въведени от управителния съвет на мрежата, за постигане на целите за ефективност, например:
 - механизми за наблюдение, така че да се гарантира изпълнението на дейностите за безопасност и бизнес плановете,
 - мерки за наблюдение и докладване относно изпълнението на плановете за ефективност, включително начини за намиране на решения, ако целите не бъдат изпълнени по време на референтния период.
6. СТРАТЕГИЧЕСКО ПЛАНИРАНЕ
 - 6.1. Описание на краткосрочното/средносрочното планиране:
 - приоритетите за всяка стратегическа цел,
 - изпълнението на всяка стратегическа цел от гледна точка на необходимото внедряване на технология, архитектурно въздействие, човешки аспекти, съответни разходи, ползи, както и необходимото ръководство, ресурси и регулиране,
 - необходимото участие на оперативните заинтересовани страни във всеки елемент от плана, включително техните роли и отговорности,
 - договореното ниво на участие на управителния орган на мрежата за подпомагане на изпълнението на всеки елемент от плана за всяка отделна функция.
 - 6.2. Описание на дългосрочното планиране:
 - намерението да се постигнат всички стратегически цели от гледна точка на необходимата технология и свързаните аспекти на научноизследователската и развойна дейност, архитектурно въздействие, човешки аспекти, икономическо досие, необходимо ръководство и необходимо регулиране, както и свързаната безопасност и икономическа обосновка за тези инвестиции,
 - необходимото участие на оперативните заинтересовани страни във всеки елемент от плана, включително техните роли и отговорности.
7. ОЦЕНКА НА РИСКА
 - 7.1. Описание на рисковете, свързани с изпълнението на плана
 - 7.2. Описание на процеса на наблюдение (включително евентуално отклонение от първоначалните цели)
8. ПРЕПОРЪКИ
 - 8.1. Установяване на действията, които следва да се предприемат от Съюза и държавите-членки за подпомагане на изпълнението на плана

ПРИЛОЖЕНИЕ V

МОДЕЛ НА ПЛАН ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МРЕЖАТА

Планът за управление на мрежата е базиран на следната обща структура (която се прецизира по отношение на различните индивидуални функции и времеви хоризонт на плана за управление на мрежата, така че да отразява неговото текущо естество и неговите три- до петгодишни, годишни, сезонни, седмични и дневни периоди):

1. ВЪВЕДЕНИЕ
 - 1.1. Обхват на плана за управление на мрежата (географски обхват и срок)
 - 1.2. Изготвяне на плана и процес на валидиране
2. ОПИСАНИЕ НА ПЛАНА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МРЕЖАТА, ОПЕРАТИВНИ МЕЖДИННИ И КРАЙНИ ЦЕЛИ
 - посочване на аспекта на сътрудничество на участващите оперативни заинтересовани страни от гледна точка на роли и отговорности,
 - посочване как оперативните междинни и крайни цели ще бъдат обхванати в тактическия, предшестващия тактическия, краткосрочния и средносрочния етапи на плана за управление на мрежата и други цели за ефективност, определени съгласно регламента за ефективността,
 - определените приоритети и необходимите ресурси за периода на планиране,
 - посочване на въздействието върху отрасъла за УВД и други засегнати сфери.
3. ЦЯЛОСТЕН ПРОЦЕС НА ПЛАНИРАНЕ НА УПРАВЛЕНИЕТО НА МРЕЖАТА
 - описание на цялостния процес на планиране на управлението на мрежата,
 - описание на стратегическия начин, по който планът за управление на мрежата ще се развива и напредва, така че успешно да отговори на оперативните изисквания за ефективност и други цели за ефективност, определени съгласно регламента за ефективността,
 - описание на използваните инструменти и данни.
4. ОБЩ КОНТЕКСТ И ОПЕРАТИВНИ ИЗИСКВАНИЯ
 - 4.1. Обобщено описание на предишната оперативна ефективност на мрежата
 - 4.2. Предиизвикателства и възможности, свързани със срока на плана
 - 4.3. Прогноза за въздушното движение в мрежата в съответствие с допълнения 1 и 2, която включва:
 - прогноза за мрежата,
 - прогноза за доставчиците на аеронавигационно обслужване, функционалните блокове въздушно пространство и зоналните контролни центрове (АСС),
 - прогноза за главните летища,
 - анализ на прогнозата за въздушното движение, който включва различни сценарии,
 - анализ на въздействието на специални събития.
 - 4.4. Изисквания за оперативна ефективност на мрежата, включително:
 - общи изисквания за капацитета на мрежата,
 - изисквания за доставчиците на аеронавигационно обслужване, функционалните блокове въздушно пространство и АСС,
 - капацитет на летищата,
 - анализ на изискванията за капацитет,
 - общи изисквания за околната среда/ефективността на полетите в мрежата,
 - общи изисквания за безопасност в мрежата,
 - изисквания при извънредни случаи и непрекъснатост на услугите, които засягат мрежата.
 - 4.5. Оперативни нужди, изразени от различни заинтересовани страни, включително военните органи.
5. ПЛАНОВЕ И ДЕЙСТВИЯ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ОПЕРАТИВНАТА ЕФЕКТИВНОСТ НА МРЕЖАТА НА РАВНИЩЕТО НА МРЕЖАТА
 - описание на плановете и действията, които се очаква да се осъществят на равнището на мрежата, включително въздушно пространство, оскъдни ресурси и УПВД,
 - описание на приноса към оперативната ефективност на всеки от плановете и действията.

6. ПЛАНОВЕ И ДЕЙСТВИЯ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ОПЕРАТИВНАТА ЕФЕКТИВНОСТ НА МЕСТНО РАВНИЩЕ
 - включително описание на всички планове и действия, които се очаква да се осъществят на местно равнище,
 - описание на приноса към оперативната ефективност на всеки от плановете и действията,
 - описание на отношенията с трети държави и дейност, свързана с ИКАО.
 7. СПЕЦИАЛНИ СЪБИТИЯ
 - преглед на специални събития със значително въздействие върху УВД,
 - отделни специални събития и справянето с тях от гледна точка на мрежата,
 - мащабни военни задачи.
 8. ИЗИСКВАНИЯ НА ВОЕННИТЕ ОРГАНИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ВЪЗДУШНОТО ПРОСТРАНСТВО
 - 8.1. Доставчиците на услуги за УВД за военни цели, които носят отговорност за области от резервирано или отделено въздушно пространство, обменят следната информация с управителния орган на мрежата чрез съответното звено за управление на въздушното пространство в съответствие с националните правила:
 - наличност на въздушното пространство: дни/часове на наличност на резервирано въздушно пространство по подразбиране,
 - ad-hoc искания за непланирано използване на резервирано въздушно пространство,
 - освобождаване на резервирано въздушно пространство, когато не е необходимо, за използване за граждански цели с предоставяне на възможно най-много информация.
 9. КОНСОЛИДИРАНА ПРОГНОЗА И АНАЛИЗ НА ОПЕРАТИВНАТА ЕФЕКТИВНОСТ НА МРЕЖАТА
 - цели и прогнози за закъснения/капацитет по отношение на УВД на мрежата, доставчиците на аеронавигационно обслужване, функционалните блокове въздушно пространство и АСС,
 - оперативна ефективност на летищата,
 - цел и прогноза за ефективност на мрежата по отношение на околната среда/ефективността на полетите,
 - въздействие на специални събития,
 - анализ на цели и прогнози за оперативна ефективност.
 10. ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ОБЛАСТИ С ОПЕРАТИВНИ ЗАТРУДНЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ЗА СМЕКЧАВАНЕ НА ПОСЛЕДСТВИЯТА НА РАВНИЩЕ НА МРЕЖАТА И НА МЕСТНО РАВНИЩЕ
 - идентифициране на оперативни (безопасност, капацитет, ефективност на полетите) и потенциални затруднения, техните причини и договорени решения или действия за смекчаване, включително варианти за балансиране на търсенето и капацитета (ДСВ).
-

Допълнение 1

Зонални контролни центрове (АСС)

В плана за управление на мрежата се съдържа подробно описание на всеки един от контролните центрове във всички зони и се описват техните планирани мерки за оперативни подобрения, възможностите за периода, прогнозата за въздушното движение, целта и прогнозата за закъснения, съществените събития, които могат да засегнат въздушното движение, оперативните контакти.

За всеки АСС управителният орган на мрежата включва следното:

- прогноза за въздушното движение,
- анализ на настоящата оперативна ефективност,
- количествена оценка на постигнатия капацитет (основен капацитет),
- количествена оценка на необходимия капацитет за различни сценарии на развитие на въздушното движение (профил на необходимия капацитет),
- количествена оценка на планираните действия за оперативно подобрение на равнището на АСС, договорени с доставчиците на аеронавигационно обслужване,
- цел и прогноза за закъсненията,
- анализ на очакваната оперативна ефективност (безопасност, капацитет, околна среда).

Всеки доставчик на аеронавигационно обслужване предоставя на управителния орган на мрежата следната информация за включване в описанието на конкретния АСС:

- местна цел за закъсненията,
- оценка/потвърждение на прогнозата за въздушното движение, като се вземат под внимание местни данни,
- брой налични сектори: секторна конфигурация/схема за отваряне по сезони/дни от седмицата/часове,
- капацитет/стойности от наблюдението за всеки сектор/обем на въздушното движение по конфигурации/схеми за отваряне,
- планирани или известни специални събития, включително дати/часове, и свързано въздействие върху оперативната ефективност,
- подробности относно планираните мерки за оперативно подобрение, техния срок за изпълнение и свързаното с тях положително/отрицателно въздействие върху капацитета и/или ефикасността,
- подробности относно предложените и потвърдени промени на структурата и използването на въздушното пространство,
- допълнителни действия, договорени с управителния орган на мрежата,
- оперативни контакти с АСС.

Допълнение 2

Летища

В плана за управление на мрежата се съдържа подробно описание на главните европейски летища за всички области и се описват техните планирани мерки за оперативно подобрене, възможностите за периода, прогнозата за въздушното движение и закъсненията, съществени събития, които могат да засегнат въздушното движение, оперативни контакти.

За всяко главно летище управителният орган на мрежата включва следната информация:

- прогноза за въздушното движение,
- анализ на очакваната оперативна ефективност (безопасност, капацитет, околна среда).

Всяко летище, включено в плана за управление на мрежата, предоставя на управителния орган на мрежата следната информация за включване в описанието на конкретното летище:

- оценка/потвърждение на прогнозата за въздушното движение, като се вземат под внимание местни данни,
 - капацитет на пистите за всяка конфигурация на пистите, настоящи и прогнозни пристигания и заминавания,
 - определяне на капацитет за и продължителност на ношния период, където е уместно,
 - подробности относно планираните мерки за оперативно подобрене, техния срок за изпълнение и свързаното с тях положително/отрицателно въздействие върху капацитета и/или ефикасността,
 - планирани или известни специални събития, включително дати/часове, и свързано въздействие върху оперативната ефективност,
 - други планирани фактори за капацитет,
 - допълнителни действия, договорени с управителния орган на мрежата.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА МРЕЖОВИТЕ ФУНКЦИИ**1. ОРГАНИЗАЦИОННА СТРУКТУРА**

Управителният орган на мрежата създава и ръководи своята организация в съответствие със структура, която спомага за безопасността на мрежовите функции.

В организационната структура се уточняват:

- а) правомощията, задълженията и отговорностите на номинираните лица, заемащи длъжности, по-специално на ръководния персонал, който отговаря за функциите, свързани с безопасността, качеството, сигурността и човешките ресурси;
- б) връзката и линиите за докладване между различните части и процеси в организацията.

2. БЕЗОПАСНОСТ

Управителният орган на мрежата въвежда система за управление на безопасността, която обхваща всички мрежови функции, изпълнявани от него, в съответствие със следните принципи. Управителният орган на мрежата извършва следното:

- а) описва общата философия и принципите на организацията по отношение на безопасността по такъв начин, че да се отговори на нуждите на заинтересованите страни в колкото се може по-голяма степен (наричани по-нататък „политиката“);
- б) създава функция за наблюдение на съответствието, която включва процедури, предвидени да удостоверят, че всички функции се осигуряват в съответствие с приложимите изисквания, стандарти и процедури. Наблюдението на съответствието включва система за подаване на обратна информация (констатации) до отговорния ръководен персонал, така че да се гарантира ефективно и навременно прилагане на коригиращи действия при необходимост;
- в) осигурява доказателство за функционирането на системата за управление чрез ръководства и документи за наблюдение;
- г) назначава представители на управлението с цел наблюдение на съответствието със и адекватността на процедурите за гарантиране на безопасни и ефективни оперативни практики;
- д) извършва прегледи на въведената система за управление и предприема действия за коригиране по целесъобразност;
- е) управлява безопасността на всички мрежови функции, разпределени към него. При извършването на тази дейност той установява формални контакти с всички уместни заинтересовани страни, за да е в състояние да установи опасностите за авиационната безопасност в резултат на неговите дейности, да ги оцени и да управлява свързаните рискове по подходящ начин;
- ж) въвежда процедури за управление на безопасността при внедряване на нови функционални системи или промяна на съществуващите функционални системи.

3. СИГУРНОСТ

Управителният орган на мрежата въвежда система за управление на сигурността, която обхваща всички мрежови функции, изпълнявани от него, в съответствие със следните принципи. Управителният орган на мрежата извършва следното:

- а) гарантира сигурността на съоръженията и персонала си, така че да се предотврати незаконна намеса, която би могла да окаже въздействие върху безопасността на мрежовите функции, изпълнявани от него;
- б) гарантира сигурността на оперативните данни, които получава, създава или използва по друг начин, така че достъпът до данните да е ограничен само до упълномощените лица;
- в) определя процедурите, свързани с оценката и смекчаването на рисковете за сигурността, наблюдението и подобряването на сигурността, прегледите на сигурността и разпространението на придобития опит;
- г) определя средствата, предвидени за откриване на нарушения на сигурността и известяване на персонала с подходящи предупреждения за сигурност;
- д) определя средствата за ограничаване на ефектите от нарушения на сигурността и установяване на действия за възстановяване и процедури за смекчаване, така че да се предотврати повторно възникване на инциденти.

4. РАБОТНИ НАРЪЧНИЦИ

Управителният орган на мрежата установява и поддържа актуални работни наръчници, свързани с неговите операции, за използване от и осигуряване на насоки на оперативния персонал. Той гарантира, че:

- а) работните наръчници съдържат инструкции и информация, необходими на оперативния персонал за изпълнение на неговите задължения;
- б) уместни части от работните наръчници са достъпни за съответния персонал;

- в) оперативният персонал експедитивно се информира за измененията на работния наръчник, приложими по отношение на неговите задължения, както и за влизането в сила на измененията.

5. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЕРСОНАЛА

Управителният орган на мрежата наема персонал с подходящи умения, за да гарантира, че мрежовите функции, които са му поверени, се изпълняват по безопасен, ефикасен, непрекъснат и устойчив начин. В този контекст той установява политики за обучение на персонала.

6. ПЛАНОВЕ ЗА ИЗВЪНРЕДНИ СЛУЧАИ

Управителният орган на мрежата установява планове за извънредни случаи за всички функции, които осигурява, в случай на събития, които водят до съществено влошаване или прекъсване на неговите операции.

7. ИЗИСКВАНИЯ ЗА ДОКЛАДВАНЕ

В съответствие с член 20 управителният орган на мрежата представя годишен доклад относно своите дейности. Този доклад обхваща неговата оперативна ефективност, както и съществени дейности и развития, по-специално в сферата на безопасността.

Годишният доклад включва като минимум следното:

- оценка на изпълнението на мрежовите функции, които управителният орган на мрежата ръководи,
- ефективността, съпоставена с целите за ефективност, установени в стратегическия план за мрежата, сравнение на действителната ефективност с плана за управление на мрежата чрез използване на показателите за ефективност, установени в плана за управление на мрежата,
- предоставяне на обяснение за несъответствията с целите и идентифициране на мерки за отстраняване на всякакви различия по време на референтния период, както е посочено в член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004,
- развития в операциите и инфраструктурата,
- информация относно формалния процес на консултации с ползвателите и заинтересованите страни,
- информация относно политиката за човешките ресурси.

8. РАБОТНИ МЕТОДИ И ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

Управителният орган на мрежата следва да е в състояние да демонстрира, че неговите работни методи и оперативни процедури са съвместими с другите части на законодателството на Европейския съюз, и по-специално с Регламент (ЕС) № 255/2010.

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 678/2011 НА КОМИСИЯТА

от 14 юли 2011 година

за замяна на приложение II и за изменение на приложения IV, IX и XI към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) ⁽¹⁾, и по-специално член 39, параграфи 2 и 3 от нея,

като има предвид, че:

- (1) С Директива 2007/46/ЕО се създава хармонизирана рамка, съдържаща административните разпоредби и общите технически изисквания по отношение на всички нови превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли. По-специално в нея са включени засягащи превозните средства специални определения, необходими за нормалното функциониране на европейската система за одобрение на типа.
- (2) Една от целите, които се преследват с Директива 2007/46/ЕО, е да се разшири европейската система за одобрение на типа, така че да обхване всички категории превозни средства. Приложение II към Директива 2007/46/ЕО, което включва необходимите специални определения, трябва да бъде преработено, за да бъде взет под внимание напредъкът в областта на техниката. Поради това е необходимо да се изменят съществуващите определения или да бъдат въведени нови.
- (3) Опитът сочи, че прилаганите понастоящем критерии за определяне дали новите модели превозни средства трябва да се разглеждат като нови типове превозни средства, са твърде неясни. Посочената липса на определеност създава условия за забавяне на прилагането на новите изисквания по отношение на новите типове превозни средства. Освен това опитът показва, че е възможно разпоредбите на ЕС за произвеждани в малки серии превозни средства да бъдат заобиколени, като даден тип бъде разделен на различни подтипове, предмет на различни процедури за одобрение на типа. Следователно броят на новите превозни средства, въведени в експлоатация в Европейския съюз в рамките на режима за превозни средства, произведени в малки серии, може да надхвърли позволения брой. Поради това е важно да се посочи кои технически характеристики трябва да се използват като критерий за определяне какво представлява новият тип.
- (4) В съответствие с принципите, заложили в съобщенията на Комисията, озаглавени План за действие „Опростяване и

усъвършенстване на регулаторната среда“ ⁽²⁾ и Програма за действие за намаляване на административния товар в Европейския съюз ⁽³⁾, е уместно да се преразгледат критериите, които ще се използват за определяне на вариантите и версиите в рамките на даден тип превозно средство, с оглед на намаляване на административната тежест за производителите на превозни средства. Освен това посоченото преразглеждане би могло да доведе до това, процесът на одобрение на типа да стане по-прозрачен за компетентните органи на държавите-членки.

- (5) Като се имат предвид тенденциите към глобализация в автомобилния сектор, значението на дейността на Световния форум за хармонизация на регулаторната уредба за превозните средства — „Работна група 29 (WP.29)“ — непрекъснато нараства. Тъй като с оглед на изпълняването на препоръките на групата на високо равнище CARS 21 е изключително важно правилата на Икономическата комисия на ООН за Европа да бъдат включени в европейското законодателство, или дори директивите или регламентите на ЕС да бъдат заменени с правила на ИКЕ на ООН, както и за да бъдат включени глобални технически правила в законодателството на ЕС, трябва да се осигури съгласуваност между законодателството на Европейския съюз и правилата на ИКЕ на ООН.
- (6) Като се има предвид напредващата в рамките на Световния форум за хармонизиране на регулаторната рамка за превозните средства работа по хармонизиране, изключително важно е да се вземат предвид най-новите разпоредби, включени в Резолюция № R.E. 3 относно класифицирането и определянето на моторни превозни средства и ремаркета в рамките на Спогодбата на ИКЕ на ООН относно приемането на единни предписания за колесни превозни средства, относно оборудване и части, които могат да се монтират и/или използват в колесни превозни средства и условията за взаимно признаване на одобренията, издадени въз основа на посочените предписания (Преразгледана спогодба от 1958 г.), както и Специалната резолюция S.R. 1 относно общите определения на категориите, масите и размерите на превозните средства в рамките на Спогодбата на ИКЕ на ООН относно установяването на глобални технически разпоредби за колесни превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или използват в колесни превозни средства (Паралелна спогодба от 1998 г.). Единствено включването на посочените разпоредби в рамковата директива може да гарантира правилното функциониране на европейската система за одобрение на типа. Поради това е необходимо да се въведат нови критерии за определяне дали даден тип превозно средство трябва да бъде включен в категория M, или в категория N.

⁽¹⁾ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

⁽²⁾ COM(2002) 278 окончателен.

⁽³⁾ COM(2007) 23 окончателен.

- (7) В съответствие с член 8 от Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства⁽¹⁾ от държавите-членки се изисква да водят регистър, съдържащ данни, *inter alia*, за типа, варианта и версията на всяко конкретно превозно средство по отношение на неговите специфични емисии на CO₂ за всички нови превозни средства, регистрирани на тяхна територия. Изключително важно е да се посочат критериите, в съответствие с които лекотоварно превозно средство трябва да бъде одобрено като спадащо към тип превозни средства от тип M₁ или от тип N₁. Посочените критерии трябва да са обективни и да осигуряват ръководство за производителите на превозни средства, а също и за органите по одобрение и регистриране. В съответствие с член 13, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 443/2009 наличието на иновативни технологии, с които се окуражава по-нататъшното намаляване на емисиите на CO₂, трябва да бъде означено. Това следва да се осъществи чрез код, който се присвоява на превозното средство от производителя, така че всеки тип/вариант/версия да съответства на единствен набор от иновативни технологии. Идентификацията на иновативните технологии следва да бъде възможна чрез определянето на комбинацията тип-вариант-версия. Следователно е подходящо да се добави съответното вписване в приложение II към Директива 2007/46/ЕО.
- (8) Тъй като типът на каросерията трябва да бъде посочен в сертификата за съответствие, с което се цели да се улесни регистрацията на нови превозни средства в държавите-членки, използването на хармонизирани кодове за всеки вид каросерия би трябвало да доведе до опростяване на процеса на регистрация. На различните видове каросерии трябва да бъде присвоен списък подходящи кодове, за да може да бъде автоматизирана обработката на данни.
- (9) Тъй като ремаркетата, конструирани специално за транспорт на извънредни товари, не могат да удовлетворят всички разпоредби на регулаторните актове, включени в списъците в приложение IV към Директива 2007/46/ЕО, съобразяването с които се изисква за целите на одобрението на ЕС на типа, е целесъобразно посочените ремаркета с оглед на техническите им характеристики да бъдат включени в категорията на превозните средства със специално предназначение. За целите на одобрението на типа трябва да се установи опростен набор от правила, за да стане възможно одобряването на типа на посочените ремаркета на равнището на ЕС. Следователно е необходимо да се добави ново допълнение към приложение XI към Директива 2007/46/ЕО.
- (10) Понастоящем се разработват нови технически решения, за да бъде удовлетворено търсенето на нови решения в областта на превода на стоки. Поради това е необходимо в рамковото законодателство да се включат нови определения, така че впоследствие да бъде възможно приемането в съответните регулаторни актове, включени в списъците в приложение IV или XI към Директива 2007/46/ЕО, на подходящи технически правила. Важно е да бъде ясно, че за посочените превозни средства няма да бъде издавано одобрение на ЕС на типа, докато в законодателството за одобрение на типа не бъдат въведени изменения за тази цел.
- (11) При приемането на Директива 2010/19/ЕС на Комисията от 9 март 2010 г. за изменение, за целите на привеждане в съответствие с техническия прогрес в областта на системите срещу пръски на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета, на Директива 91/226/ЕИО на Съвета и Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁽²⁾ бе допусната грешка, доколкото приложения IV и XI към Директива 2007/46/ЕО бяха изменени с посочената директива. Посочените приложения бяха заменени преди това с Регламент (ЕО) № 1060/2008 на Комисията от 7 октомври 2008 г. за замяна на приложения I, III, IV, VI, VII, XI и XV към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (рамкова директива)⁽³⁾. В интерес на правната сигурност в бъдеще всякакво частично изменение на посочените приложения трябва да бъде въведено единствено с регламент. Тъй като съответният член 2 от Директива 2010/19/ЕС бе заличен с Решение 2011/415/ЕС на Комисията от 14 юли 2011 г. за поправка на Директива 2010/19/ЕС за изменение, за целите на привеждане в съответствие с техническия прогрес в областта на системите срещу пръски на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета, на Директива 91/226/ЕИО на Съвета и Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изменението на приложенията към Директива 2007/46/ЕО⁽⁴⁾, за да бъде поправена посочената грешка, е целесъобразно да се извършат измененията, които по-рано са фигурирали в посочения член, с помощта на настоящия регламент.
- (12) С оглед гарантиране на доброто функциониране на системата за одобрение на типа е целесъобразно да се актуализират приложенията към Директива 2007/46/ЕО, с цел да бъдат адаптирани към развитието на научните и техническите познания.
- (13) Също така е целесъобразно да се актуализират приложенията към Директива 2007/46/ЕО, за да бъдат установени технически изисквания за превозните средства със специално приложение, чийто тип трябва да бъде одобрен.
- (14) Тъй като разпоредбите в посочените приложения са достатъчно подробни и не налагат по-нататъшни мерки за транспониране от държавите-членки, е целесъобразно да бъде заменено приложение II, а приложения IV, IX и XI да бъдат изменени с регламент в съответствие с член 39, параграф 8 от Директива 2007/46/ЕО.
- (15) Приложение II следва да бъде заменено, а приложения IV, IX и XI следва да бъдат съответно изменени.

⁽²⁾ ОВ L 72, 20.3.2010 г., стр. 17.

⁽³⁾ ОВ L 292, 31.10.2008 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ Виж. страница 76 от настоящия брой на Официален вестник.

⁽¹⁾ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.

- (16) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Техническия комитет по моторните превозни средства,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Директива 2007/46/ЕО се изменя, както следва:

- 1) Приложение II се заменя с текста, посочен в приложение I към настоящия регламент.
- 2) Приложение IV се изменя съгласно приложение II към настоящия регламент.
- 3) Приложение IX се изменя съгласно приложение III към настоящия регламент.
- 4) Приложение XI се изменя съгласно приложение IV към настоящия регламент.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 14 юли 2011 година.

Член 2

Настоящият регламент не обезсилва одобренията на типа, издадени преди 29 октомври 2012 г., нито предотвратява удължаването на такива одобрения.

Член 3

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага по отношение на нови типове превозни средства, за които одобрения ще се издават от 29 октомври 2012 г.

Изискванията обаче, посочени в приложение II, и тези, посочени в точки 1 и 2 от приложение IV, се прилагат от 9 април 2011 г.

2. Чрез дерогация от параграф 1, втора алинея от 4 август 2011 г. производителите могат да прилагат разпоредбите на настоящия регламент.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ II

ОБЩИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ, КРИТЕРИИ ЗА КАТЕГОРИЗАЦИЯ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА, ТИПОВЕТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И ТИПОВЕТЕ КАРОСЕРИИ

УВОДНА ЧАСТ

Общи определения и общи разпоредби**1. Определения**

1.1. „Място за сядане“ е пространство, в което е възможно настаняването на едно лице в седнало положение, чийто ръст е най малко равен на:

- а) този на манекен от 50-и процентил за мъж, когато става дума за водача;
- б) този на манекен на възрастен от 5-и процентил за жена във всички останали случаи.

1.2. „Седалка“ е конструкция, която може да е или да не е съставна част от конструкцията на превозното средство, оборудвана с тапицерия, предназначена за настаняване в седящо положение на едно лице.

1.2.1. Терминът „седалка“ обхваща както индивидуалните седалки, така и пейките.

1.2.2. В настоящото определение са включени сгъваемите и подвижните седалки.

1.3. „Стоки“ са преди всичко движимите предмети.

Терминът „стоки“ включва продукти в насипно състояние, промишлени изделия, течности, живи животни, селскостопански култури, неделими товари.

1.4. „Максимална маса“ е технически допустимата максимална маса в натоварено състояние, както е посочено в точка 2.8 от приложение I.

2. Общи разпоредби

2.1. Брой на местата за сядане

2.1.1. Изискванията по отношение на броя на местата за сядане се прилагат за седалките, които са проектирани да бъдат използвани при движение на превозното средство по пътя.

2.1.2. Те не се прилагат за седалки, които са проектирани за използване, когато превозното средство е неподвижно и които са ясно обозначени като такива за потребителите с помощта на пиктограма или знак, съпроводен с подходящ текст.

2.1.3. За преброяването на местата за сядане се прилагат следните изисквания:

- а) всяка индивидуална седалка се брои за едно място за сядане;
- б) при пейки всяко пространство с широчина най-малко 400 mm, измерени на равнището на възглавницата на седалката, се брои за едно място за сядане.

Това условие не възпира производителя да използва общите разпоредби, посочени в точка 1.1;

- в) пространството, посочено в буква б) обаче, не се брои за едно място за сядане, когато:
 - i) пейката има особености, които пречат седалищната част на манекена да седи по естествен начин, например наличие на неподвижна конзола, област без тапицерия или пълнеж, който нарушава номиналната линия на седалката;
 - ii) формата на пода непосредствено пред предполагаемото място за сядане (напр. наличието на тунел) не дава възможност краката на манекена да са разположени в естествено положение.

2.1.4. По отношение на превозните средства, обхванати от Директива 2001/85/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 20 ноември 2001 г. относно специални изисквания по отношение използваните за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача и за изменение на директиви 70/156/ЕИО и 97/27/ЕО⁽¹⁾, размерът, посочен в точка 2.1.3, буква б), трябва да бъде съобразен с минималното пространство, необходимо за едно лице по отношение на различните класове превозни средства.

⁽¹⁾ ОВ L 42, 13.2.2002 г., стр. 1.

- 2.1.5. Когато в превозно средство са налични закрепващи устройства за подвижна седалка, последната се брои при определяне на броя на местата за сядане.
- 2.1.6. Място, предназначено за заета инвалидна количка, се разглежда като едно място за сядане.
- 2.1.6.1. Последната разпоредба не засяга изискванията на точки 3.6.1 и 3.7 от приложение VII към Директива 2001/85/ЕО.
- 2.2. Максимална маса
- 2.2.1. При влекач за полуремарке максималната маса, която трябва да се разглежда с оглед на класифицирането на превозното средство, включва максималната маса на полуремаркетото, която се носи от опорно-прикачното устройство.
- 2.2.2. При моторно превозно средство, способно да тегли ремарке със средна ос или ремарке с твърд теглич, максималната маса, която трябва да се разглежда с оглед на класифицирането на моторното превозно средство, включва максималната маса, която се предава на теглещото превозно средство от прикачното устройство.
- 2.2.3. При полуремарке, ремарке със средна ос и ремарке с твърд теглич максималната маса, която трябва да се разглежда с оглед на класифицирането на превозното средство, съответства на максималната маса, предавана на земната повърхност от колелата на една ос или група оси, когато превозното средство е свързано с теглещото превозно средство.
- 2.2.4. При талига със седлово устройство максималната маса, която трябва да се разглежда с оглед на класифицирането на превозното средство, включва максималната маса на полуремаркетото, която се носи от седловото устройство.
- 2.3. Специално оборудване
- 2.3.1. Превозните средства, на които конструктивно е монтирано фиксирано оборудване, като машини или апарати, се разглеждат като спадащи към категория N или O.
- 2.4. Мерни единици
- 2.4.1. Освен ако не е посочено друго, всички мерни единици и свързаните с тях символи съответстват на разпоредбите на Директива 80/181/ЕИО на Съвета⁽¹⁾.
3. **Категоризация на превозните средства по категории**
- 3.1. Производителят носи отговорност за категоризацията на типа на превозното средство в конкретна категория.
- За целите на категоризацията всички значими критерии, описани в настоящото приложение, трябва да бъдат изпълнени.
- 3.2. Органът по одобрението може да изиска от производителя подходяща допълнителна информация с цел да се докаже, че е необходимо типът на превозното средство да бъде категоризиран като превозно средство със специално предназначение в групата на превозните средства със специално предназначение (код „SG“).

ЧАСТ А

Критерии за категоризация на превозните средства

1. **Категории превозни средства**
- За целите на одобрението на ЕС на типа и националното одобрение на типа, както и за индивидуалното одобрение, превозните средства се категоризират според следната класификация:
- (Приема се, че одобрение се издава само за категориите, посочени в точки 1.1.1—1.1.3, 1.2.1—1.2.3 и 1.3.1—1.3.4.)
- 1.1. Категория M Моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на лица и техния багаж.
- 1.1.1. Категория M₁ Превозни средства от категория M с не повече от осем места за сядане, без да се брои мястото за сядане на водача.
- В превозните средства, спадащи към категория M₁, няма място за правостоящи пътници.
- Броят на местата за сядане може да бъде ограничен до едно (т.е. мястото за сядане на водача).

⁽¹⁾ ОВ L 39, 15.2.1980 г., стр. 40.

- 1.1.2. Категория М₂ Превозни средства от категория М с повече от осем места за сядане, без да се брои мястото за сядане на водача, чиято максимална маса не превишава 5 тона.

В превозните средства, спадащи към категория М₂, освен местата за сядане, може да има място за правостоящи пътници.

- 1.1.3. Категория М₃ Превозни средства от категория М с повече от осем места за сядане, без да се брои мястото за сядане на водача, чиято максимална маса превишава 5 тона.

В превозните средства, спадащи към категория М₃, може да има място за правостоящи пътници.

- 1.2. Категория N Моторни превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на стоки.

- 1.2.1. Категория N₁ Превозни средства от категория N, чиято максимална маса не превишава 3,5 тона.

- 1.2.2. Категория N₂ Превозни средства от категория N, чиято максимална маса превишава 3,5 тона, но не превишава 12 тона.

- 1.2.3. Категория N₃ Превозни средства от категория N, чиято максимална маса превишава 12 тона.

- 1.3. Категория O Ремаркета, предназначени и конструирани за превоз на стоки или лица, както и за настаняване на лица.

- 1.3.1. Категория O₁: Превозни средства от категория O, чиято максимална маса не превишава 0,75 тона.

- 1.3.2. Категория O₂: Превозни средства от категория O, чиято максимална маса превишава 0,75 тона, но не превишава 3,5 тона.

- 1.3.3. Категория O₃: Превозни средства от категория O, чиято максимална маса превишава 3,5 тона, но не превишава 10 тона.

- 1.3.4. Категория O₄: Превозни средства от категория O, чиято максимална маса превишава 10 тона.

2. Подкатегории превозни средства

- 2.1. Превозни средства с повишена проходимост

„Превозно средство с повишена проходимост“ (ПСПП) е превозно средство, спадащо към категория М или N, което има специфични технически характеристики, които позволяват неговото използване извън нормалните пътища.

За тези категории превозни средства към буквата и цифрата, които идентифицират категорията на превозното средство, се добавя като наставка буквата „G“.

Критериите за подкатегоризиране на превозните средства като такива с повишена проходимост са указани в раздел 4 от част А на настоящото приложение.

- 2.2. Превозни средства със специално предназначение

- 2.2.1. „Превозно средство със специално предназначение“ (ПССП) е превозно средство от категория М, N или O, което има специфични технически характеристики с цел да изпълнява функции, изискващи специална конфигурация и/или оборудване.

За некомплектовани превозни средства, предназначени да влязат в подкатегорията на превозните средства със специално предназначение, към буквата и цифрата, които идентифицират категорията на превозното средство, се добавя като наставка буквата „S“.

Различните типове превозни средства със специално предназначение са определени и изброени в раздел 5.

- 2.3. Превозни средства със специално предназначение с повишена проходимост

- 2.3.1. „Превозно средство със специално предназначение и повишена проходимост“ (ПССП-ПП) е превозно средство, спадащо към категория М или N, което има специалните технически характеристики, посочени в точки 2.1 и 2.2.

За тези категории превозни средства към буквата и цифрата, които идентифицират категорията на превозното средство, се добавя като наставка буквата „G“.

Освен това за некомплектовани превозни средства, предназначени да влязат в подкатегорията ПССП, към буквата и цифрата, които идентифицират категорията на превозното средство, се добавя като втора наставка буквата S.

3. **Критерии за категоризация на превозните средства в категория N**
- 3.1. Категоризацията на типа на превозно средство в категория N се основава на техническите характеристики на превозното средство, посочени в точки 3.2—3.6.
- 3.2. По принцип отделението(ята), в което(ито) са разположени местата за сядане, е напълно отделено от товарното пространство.
- 3.3. Чрез дерогация от изискванията по точка 3.2 лица и стоки могат да бъдат превозвани в едно и също отделение, при условие че товарното пространство е снабдено с обезопасяващи приспособления, проектирани да предпазват превозваните лица от преместването на товара в движение, включително при рязко спиране или завиване.
- 3.4. Приспособленията за обезопасяване — устройства за закрепване — предназначени за фиксиране на товара в съответствие с изискванията на точка 3.3, както и системите за преграждане, предназначени за превозни средства до 7,5 тона, се проектират в съответствие с разпоредбите на раздели 3 и 4 от стандарт ISO 27956:2009 „Пътни превозни средства — обезопасяване на товара в лекотоварни автомобили — изисквания и методи за изпитване“.
- 3.4.1. Изискванията, посочени в точка 3.4, могат да бъдат проверени с помощта на декларацията за съответствие, предоставена от производителя.
- 3.4.2. Като алтернатива на изискванията по точка 3.4 производителят може да докаже на органа по одобрението, че монтираните приспособления за обезопасяване осигуряват равнище на защита, равностойно на изискваното в посочения стандарт.
- 3.5. Броят на местата за сядане без мястото за сядане на водача не трябва да надвишава:
- а) 6 при превозни средства от категория N₁;
- б) 8 при превозни средства от категория N₂ или N₃.
- 3.6. Изразеният в kg капацитет за превоз на стоки на превозните средства трябва да е равен на техния капацитет за превоз на пътници или да е по-висок от него.
- 3.6.1. За такива цели трябва да бъдат изпълнени следните уравнения при всички конфигурации, по-специално когато всички места за сядане са заети:
- а) когато $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- б) когато $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- в) когато $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- където буквите имат следните значения:
- P е технически максимално допустимата маса в натоварено състояние;
- M е масата при готовност за движение;
- N е броят на местата за сядане без мястото за сядане на водача.
- 3.6.2. Масата на оборудването, монтирано на превозното средство за целите на разполагане на стоки (напр. резервоар, каросерия и др.), за манипулиране на стоки (напр. кран, подежник и др.) и за закрепване на стоки (напр. приспособления за обезопасяване на стоки) трябва да бъде включена в M.
- Масата на оборудването, което не се използва за посочените по-горе цели (като напр. компресор, лебедка, електрически генератор, апаратура за радиоразпръскване и др.) не се включва в M за целите на прилагането на горните формули.
- 3.7. Изискванията, посочени в точки 3.2—3.6, трябва да бъдат удовлетворени за всички варианти и всички версии на типа превозно средство.
- 3.8. Критерии за категоризация на превозните средства в категория N₁.

3.8.1. Превозното средство се категоризира в категория N_1 , когато са удовлетворени всички приложими критерии.

Когато един или повече критерии не са удовлетворени, превозното средство се категоризира като M_1 .

3.8.2. Освен общите критерии, посочени в точки 3.2—3.6, за категоризацията на превозните средства, при които отделението за водача и товарът са в един възел (т.нар. каросерия „ВВ“), трябва да бъдат удовлетворени и критериите, посочени в точки 3.8.2.1—3.8.2.3.5.

3.8.2.1. Обстоятелството, че между реда седалки и товарното отделение е монтирана цялостна или частична стена или преграда, не отменя задължението да се изпълнят изискванията на критериите.

3.8.2.2. Критериите са, както следва:

а) товаренето на стоки трябва да е възможно през проектирана и конструирана за тази цел задна врата, заден капак или странична врата;

б) при задна врата или капак отворът за товарене трябва да отговаря на следните изисквания:

i) ако превозното средство е оборудвано само с един ред седалки или само със седалката на водача, минималната височина на отвора за товарене трябва да е поне 600 mm;

ii) ако превозното средство е оборудвано с два или повече реда седалки, минималната височина на отвора за товарене трябва да е поне 800 mm, а площта на отвора трябва да е поне 12 800 cm²;

в) товарното пространство трябва да отговаря на следните изисквания:

„*товарно пространство*“ е частта от превозното средство, разположена зад реда/редовете седалки или зад седалката на водача, ако превозното средство е оборудвано със седалка само за водача;

i) площта, определена за товара в товарното пространство трябва да е като цяло плоска;

ii) когато превозното средство е оборудвано само с един ред седалки или само с една седалка, минималната дължина на товарното пространство трябва да е равна най-малко на 40 % от колесната база;

iii) когато превозното средство е оборудвано с два или повече реда седалки, минималната дължина на товарното пространство трябва да е равна най-малко на 30 % от колесната база.

Когато седалките от последния ред седалки могат лесно да бъдат извадени от превозното средство без използване на специални инструменти, изискванията по отношение на дължината на товарното пространство трябва да бъдат удовлетворени, като всички седалки са монтирани в превозното средство;

iv) изискванията по отношение на дължината на товарното пространство трябва да бъдат удовлетворени, когато седалките от първия или от последния ред, според случая, са изправени в тяхното нормално положение за използване от пътниците.

3.8.2.3. Специфични условия за измерването

3.8.2.3.1. Определения

а) „*Височина на отвора за товарене*“ е вертикалното разстояние между две хоризонтални равнини, допирателни съответно към най-високата точка от долната част на отвора и най-ниската точка от горната част на отвора;

б) „*площ на отвора за товарене*“ е най-голямата площ на ортогоналната проекция върху вертикална равнина, перпендикулярна на осевата линия на превозното средство, на максимално възможния отвор при широко отворена(и) задна(и) врата(и) или заден капак;

в) „*колесна база*“ за целите на прилагането на формулите от точка 3.8.2.2 и точка 3.8.3.1 е разстоянието между:

i) осевата линия на предната ос и осевата линия на втората ос при превозно средство с две оси; или

ii) осевата линия на предната ос и осевата линия на въображаемата ос, равноотдалечена от втората и третата ос при превозно средство с три оси.

3.8.2.3.2. Регулиране на седалката

- а) седалките трябва да са регулирани в тяхното най-задно положение;
- б) облегалката на седалката, ако е регулируема, трябва да е регулирана така, че да може да се разположи тримерна Н-машина, при наклон на торса, равен на 25 градуса;
- в) ако облегалката на седалката не е регулируема, тя трябва да е в положението, определено от производителя на превозното средство;
- г) ако седалката се регулира по височина, тя трябва да е в най-долно положение.

3.8.2.3.3. Условия относно превозното средство

- а) състоянието на превозното средство по отношение на натоварването трябва да отговаря на максималната му маса;
- б) колелата на превозното средство трябва да сочат напред.

3.8.2.3.4. Изискванията по точка 3.8.2.3.2 не се прилагат, ако превозното средство е оборудвано със стена или преграда.

3.8.2.3.5. Измерване на дължината на товарното пространство

- а) когато превозното средство не е оборудвано с преграда или стена, дължината трябва да се измерва от вертикалната равнина, допирателна към най-задната точка на облегалката на седалката, до задната вътрешна плоскост, врата или заден капак при затворено положение на последните;
- б) когато превозното средство е оборудвано с преграда или стена, дължината трябва да се измерва от вертикалната равнина, допирателна към най-задната точка на преградата или стената, до задната вътрешна плоскост или, според случая, на задната врата или капак при затворено положение на последните;
- в) изискванията по отношение на дължината трябва да са изпълнени най-малко по протежение на хоризонталната линия, лежаща в надлъжната вертикална равнина, минаваща през осевата линия на превозното средство на равнището на товарната повърхност.

3.8.3. Освен общите критерии, посочени в точки 3.2—3.6, за категоризацията на превозните средства, при които отпелението за водача и товарът не са в рамките на един възел (т.нар. каросерия „BE“), трябва да бъдат изпълнени и критериите, посочени в точки 3.8.3.1—3.8.3.4.

3.8.3.1. Когато превозното средство е оборудвано с каросерия от затворен тип, се прилага следното:

- а) товаренето на стоки трябва да е възможно през задна врата, заден капак, плъзгащ се панел или по друг начин;
- б) минималната височина на отвора за товарене трябва да бъде най-малко 800 mm, а отворът трябва да има площ най-малко 12 800 cm²;
- в) минималната дължина на товарното пространство трябва да бъде равна на най-малко 40 % от колесната база.

3.8.3.2. Когато превозното средство е оборудвано с открита товарна платформа, се прилагат само разпоредбите от точка 3.8.3.1, букви а) и в).

3.8.3.3. За целите на прилагането на разпоредбите, посочени в точка 3.8.3, се прилагат *mutatis mutandis* определенията от точка 3.8.2.

3.8.3.4. Изискванията обаче по отношение на дължината на товарното пространство трябва да са изпълнени по протежение на хоризонталната линия, лежаща в надлъжната вертикална равнина, минаваща през осевата линия на превозното средство на равнището на товарната повърхност.

4. **Критерии за включване на превозни средства в подкатегорията на превозни средства с повишена проходимост**4.1. Превозни средства от категория M₁ или N₁ трябва да бъдат категоризирани като превозни средства с повишена проходимост, ако удовлетворяват едновременно следните условия:

- а) имат най-малко една предна ос и най-малко една задна ос, проектирани да бъдат задвижвани едновременно, независимо дали задвижването на една ос може да бъде прекратено;
- б) на тях е монтиран най-малко един механизъм за блокиране на диференциал или механизъм с подобен ефект;
- в) те са способни самостоятелно да изкачват наклон от най-малко 25 %;
- г) те удовлетворяват пет от следните шест изисквания:
 - i) ъгълът на предна проходимост трябва да бъде най-малко 25 градуса;
 - ii) ъгълът на задна проходимост трябва да бъде най-малко 20 градуса;

- iii) ъгълът на надлъжна проходимост трябва да бъде най-малко 20 градуса;
 - iv) пътният просвет под предната ос трябва да бъде най-малко 180 mm;
 - v) пътният просвет под задната ос трябва да бъде най-малко 180 mm;
 - vi) пътният просвет между осите трябва да бъде най-малко 200 mm.
- 4.2. Превозните средства от категории M₂, N₂ или M₃, чиято маса не надвишава 12 тона, се определят като спадащи към подкатегорията на превозните средства с повишена проходимост, ако удовлетворяват условията, посочено в буква а), или и двете условия, посочени в букви б) и в):
- а) всичките им оси се задвижват едновременно, независимо дали задвижването на една или повече задвижвани оси може да бъде прекратено;
 - б) i) най-малко една предна ос и най-малко една задна ос са проектирани да бъдат задвижвани едновременно, независимо дали задвижването на една задвижвана ос може да бъде прекратено;
 - ii) монтиран е най-малко един механизъм за блокиране на диференциал или механизъм с подобен ефект;
 - iii) те са способни самостоятелно да изкачват наклон от 25 %;
- в) те удовлетворяват най-малко пет от следните шест изисквания, ако тяхната максимална маса не надвишава 7,5 тона, и четири от тях, ако масата им надвишава 7,5 тона:
- i) ъгълът на предна проходимост трябва да бъде най-малко 25 градуса;
 - ii) ъгълът на задна проходимост трябва да бъде най-малко 25 градуса;
 - iii) ъгълът на надлъжна проходимост трябва да бъде най-малко 25 градуса;
 - iv) пътният просвет под предната ос трябва да бъде най-малко 250 mm;
 - v) пътният просвет между осите трябва да бъде най-малко 300 mm;
 - vi) пътният просвет под задната ос трябва да бъде най-малко 250 mm.
- 4.3. Превозните средства от категории M₃ или N₃, чиято маса надвишава 12 тона, се определят като спадащи към подкатегорията на превозните средства с повишена проходимост, ако удовлетворяват условията, посочено в буква а), или и двете условия, посочени в букви б) и в):
- а) всичките им оси се задвижват едновременно, независимо дали задвижването на една или повече задвижвани оси може да бъде прекратено;
 - б) i) най-малко половината от осите (или две от трите оси, ако превозното средство е с три оси, и *mutatis mutandis*, ако превозното средство е с пет оси) са проектирани да бъдат задвижвани едновременно, независимо дали задвижването на една от задвижваните оси може да бъде прекратено;
 - ii) наличен е най-малко един механизъм за блокиране на диференциал или механизъм с подобен ефект;
 - iii) те са способни самостоятелно да изкачват наклон от 25 %;
- в) те удовлетворяват четири от следните шест изисквания:
- i) ъгълът на предна проходимост трябва да бъде най-малко 25 градуса;
 - ii) ъгълът на задна проходимост трябва да бъде най-малко 25 градуса;
 - iii) ъгълът на надлъжна проходимост трябва да бъде най-малко 25 градуса;
 - iv) пътният просвет под предната ос трябва да бъде най-малко 250 mm;
 - v) пътният просвет между осите трябва да бъде най-малко 300 mm;
 - vi) пътният просвет под задната ос трябва да бъде най-малко 250 mm.
- 4.4. Процедурите за проверка на съответствието с разпоредбите за геометричните стойности, посочени в настоящия раздел, са посочени в допълнение 1.

5. Превозни средства със специално предназначение

Наименование	Код	Определение
5.1. Самоходна каравана	SA	<p>Превозно средство от категория М с жилищно помещение, което съдържа най-малко следното оборудване:</p> <p>а) седалки и маса;</p> <p>б) място за спане, което може да бъде образувано от седалките;</p> <p>в) приспособления за готвене;</p> <p>г) обзавеждане за съхранение на багаж.</p> <p>Това оборудване трябва да бъде неподвижно закрепено към жилищното помещение.</p> <p>Масата обаче може да бъде проектирана така, че лесно да се прибира.</p>
5.2. Бронирано превозно средство	SB	Превозно средство, предназначено за защита на превозваните лица или стоки, снабдено с противокуршумна броня.
5.3. Линейка	SC	<p>Превозно средство от категория М, предназначено за превоз на болни или пострадали лица и имащо специално оборудване за тази цел.</p> <p>Отделението за пациенти трябва да съответства на техническите изисквания на стандарт EN 1789:2007 относно „Медицински превозни средства и тяхното оборудване — линейки за движение по пътищата“ с изключение на раздел 6.5 „Списък на оборудването“.</p>
5.4. Катафалка	SD	Превозно средство от категория М, предназначено за превоз на починали лица и имащо специално оборудване за тази цел.
5.5. Превозно средство, достъпно за инвалидни колички	SH	Превозно средство от категория М ₁ , конструирано или специално приспособено да побира едно или повече лица, разположени в техните инвалидни колички, по време на пътуване.
5.6. Къмпинг-ремарке	SE	Превозно средство от категория О съгласно определението в точка 3.2.1.3 от стандарт ISO 3833:1977.
5.7. Самоходен кран	SF	Превозно средство от категория N ₃ , което не е приспособено за превоз на товари, снабдено е с кранова уредба, чийто повдигащ момент е по-голям или равен на 400 kNm.
5.8. Специална група	SG	Превозно средство със специално предназначение, което не отговаря на нито едно от определенията, съдържащи се в настоящия раздел.
5.9. Талига със седлово устройство	SJ	Превозно средство от категория О, оборудвано със седлово устройство, предназначено да служи за опора на полуремарке с цел превръщане на последното в ремарке.
5.10. Ремарке за превоз на извънредни товари	SK	<p>Превозно средство от категория О₄, предназначено за превоз на неразделими товари, които поради размерите си са обект на ограничения по отношение на скоростта и движението по пътищата.</p> <p>Това наименование обхваща също и модулните хидравлични ремаркета, независимо от броя на модулите.</p>

6. Забележки

6.1. Не се издава одобрение на типа:

- а) за талига със седлово устройство съгласно определението в раздел 5 на част А от настоящото приложение;
- б) за ремаркета с твърд теглич съгласно определението в раздел 4 от част В на настоящото приложение;
- в) за ремаркета, в които могат да бъдат превозвани хора при пътуване.

6.2. Точка 6.1 не засяга разпоредбите на член 23 относно националното одобряване на малки серии.

ЧАСТ Б

Критерии за типове, варианти и версии на превозни средства

1. Категория М₁

1.1. Тип превозно средство

1.1.1. „Тип превозно средство“ са превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:

- а) наименование на дружеството производител.
- Промяната на законовата форма на собственост на дружеството не изисква издаването на ново одобрение;
- б) проект и сплъбяване на основните части на каросерията при самоносещите каросерии.
- Същото се прилага *mutatis mutandis* за превозни средства, чиято каросерия е закрепена с болтове или заварена към отделна рама;
- в) при многоетапно произведени превозни средства, производител и тип на превозното средство от предишния етап.
- 1.1.2. Чрез дерогация от изискванията на точка 1.1.1, буква б), когато производителят използва пода на каросерията, както и основните конструктивни елементи, съставляващи предната част на каросерията, разположени непосредствено пред отвора за предното стъкло, за изработването на различни видове каросерии (например седан или купе), тези превозни средства могат да се разглеждат като спадащи към един и същи тип. Доказателство за това се предоставя от производителя.
- 1.1.3. Типът трябва да се състои от най-малко един вариант и една версия.
- 1.2. Вариант
- 1.2.1. В рамките на типа превозно средство „вариантът“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени конструктивни характеристики:
- а) брой странични врати или тип каросерия съгласно определението в раздел 1 от част В, когато производителят използва критерия от точка 1.1.2;
- б) силов агрегат по отношение на следните конструктивни характеристики:
- i) тип на захранване с енергия (двигател с вътрешно горене, електродвигател или друго);
- ii) принцип на работа (принудително запалване, запалване чрез съгъстяване или друго);
- iii) брой и разположение на цилиндрите при двигател с вътрешно горене (L4, V6 или друго);
- в) брой на осите;
- г) брой на задвижваните оси и връзката между тях;
- д) брой на управляваните оси;
- е) степен на завършеност (т.е. комплектовано/некомплектовано).
- 1.3. Версия
- 1.3.1. В рамките на варианта „версията“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:
- а) технически максимално допустима маса в натоварено състояние;
- б) при двигателите с вътрешно горене — работен обем на двигателя;
- в) максимална изходна мощност на двигателя или номинална постоянна максимална мощност (за електродвигател);
- г) вид гориво (бензин, дизелово гориво, ВНГ, двугоривна система или друго);
- д) максимален брой места за сядане;
- е) равнище на шум при движение;
- ж) ниво на емисии на отработили газове (напр. Евро 5, Евро 6 или друго);
- з) емисии на CO₂ за комбиниран цикъл на движение или претеглените такива емисии;
- и) консумирана електроенергия (претеглена или за комбиниран цикъл на движение);
- й) разход на гориво, претеглен или за комбиниран цикъл на движение;
- к) съществуването на единствен набор от иновативни технологии, както е посочено в член 12 от Регламент (ЕО) № 443/2009 ⁽¹⁾.

(¹) ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.

2. Категории M₂ и M₃

2.1. Тип превозно средство

2.1.1. „Тип превозно средство“ са превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:

- a) наименование на дружеството производител.
Промяната на законовата форма на собственост на дружеството не изисква издаването на ново одобрение;
- б) категория;
- в) следните проектни и конструктивни характеристики:
 - i) конструкция и изработка на съществени съставни части, образуващи рамата;
 - ii) конструкция и изработка на основните съставни части, образуващи каросерията при самоносещите каросерии;
- г) брой на етажите (един или два);
- д) брой на секциите (твърди/съчленени);
- е) брой на осите;
- ж) начин на захранване с енергия (източникът е/не е на превозното средство);
- з) при многоетапно произвеждани превозни средства — производител и тип на превозното средство от предишния етап.

2.1.2. Типът трябва да се състои от най-малко един вариант и една версия.

2.2. Вариант

2.2.1. В рамките на типа превозно средство „вариантът“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени конструктивни характеристики:

- a) тип каросерия съгласно определението в раздел 2 от част В;
- б) клас или комбинация от класове превозни средства съгласно определението в точка 2.1.1 от приложение I към Директива 2001/85/ЕО (само при комплектовани и напълно комплектовани превозни средства);
- в) степен на завършеност (т.е. напълно комплектовано/некомплектовано/комплектовано);
- г) силов агрегат по отношение на следните конструктивни характеристики:
 - i) тип на захранване с енергия (двигател с вътрешно горене, електродвигател или друго);
 - ii) принцип на работа (принудително запалване, запалване чрез сгъстяване или друго);
 - iii) брой и разположението на цилиндрите при двигател с вътрешно горене (L6, V8 или друго).

2.3. Версия

2.3.1. В рамките на варианта „версията“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:

- a) технически максимално допустима маса в натоварено състояние;
- б) пригодност/непригодност на превозното средство да тегли ремарке;
- в) при двигателите с вътрешно горене — работен обем на двигателя;
- г) максимална изходна мощност на двигателя или номинална максимална мощност в режим постоянно включен (за електродвигател);
- д) вид гориво (бензин, дизелово гориво, ВНГ, двугоривна система или друго);
- е) ниво на шум при движение;
- ж) ниво на емисии на отработили газове (напр. Евро IV, Евро V или друго).

3. Категория N₁

3.1. Тип превозно средство

3.1.1. „Тип превозно средство“ са превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:

- a) наименование на дружеството производител.
Промяната на законовата форма на собственост на дружеството не изисква издаването на ново одобрение;

- б) конструкция и сглобка на основните части на каросерията при самоносещите каросерии;
 - в) конструкция и изработка на основните съставни части, изграждащи рамата при каросериите, които не са самоносещи;
 - г) при многоетапно произвеждани превозни средства, производител и тип на превозното средство от предишния етап.
- 3.1.2. Чрез дерогация от изискванията на точка 3.1.1, буква б), когато производителят използва пода на каросерията, както и основните конструктивни елементи, съставляващи предната част на каросерията, разположени непосредствено пред отвора за предното стъкло, за изработването на различни видове каросерии (например лекотоварен микробус или шаси-кабина), тези превозни средства могат да се разглеждат като спадащи към един и същи тип. Доказателство за това се предоставя от производителя.
- 3.1.3. Типът трябва да се състои от най-малко един вариант и една версия.
- 3.2. Вариант
- 3.2.1. В рамките на типа превозно средство „вариантът“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени конструктивни характеристики:
- а) брой странични врати или тип каросерия съгласно определението в раздел 3 от част В (за комплектовани и напълно комплектовани превозни средства), когато производителят използва критерия от точка 3.1.2;
 - б) степен на завършеност (т.е. комплектовано/некомплектовано/напълно комплектовано);
 - в) силов агрегат по отношение на следните конструктивни характеристики:
 - i) тип на захранване с енергия (двигател с вътрешно горене, електродвигател или друго);
 - ii) принцип на работа (принудително запалване, запалване чрез сгъстяване или друго);
 - iii) брой и разположение на цилиндрите при двигател с вътрешно горене (L6, V8 или друго);
 - г) брой на осите;
 - д) брой на задвижваните оси и връзка между тях;
 - е) брой на управляваните оси.
- 3.3. Версия
- 3.3.1. В рамките на варианта „версията“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:
- а) технически максимално допустима маса в натоварено състояние;
 - б) при двигателите с вътрешно горене — работен обем на двигателя;
 - в) максимална изходна мощност на двигателя или номинална максимална мощност в режим „постоянно включен“ (за електродвигател);
 - г) вид гориво (бензин, дизелово гориво, ВНГ, двугоривна система или друго);
 - д) максимален брой места за сядане;
 - е) ниво на шум при движение;
 - ж) ниво на емисии на отработили газове (напр. Евро 5, Евро 6 или друго);
 - з) емисии на CO₂ за комбиниран цикъл на движение или претеглените такива емисии;
 - и) консумирана електроенергия (претеглена или за комбиниран цикъл на движение);
 - й) среден разход на гориво, претеглен или за комбиниран цикъл на движение.
4. Категории N₂ и N₃
- 4.1. Тип превозно средство
- 4.1.1. „Тип превозно средство“ са превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:
- а) наименование на дружеството производител.
Промяната на законовата форма на собственост на дружеството не изисква издаването на ново одобрение;
 - б) категория;
 - в) проект и изработка на рамата, които са общи за една линия продукти;
 - г) брой на осите;
 - д) при многоетапно произведени превозни средства, производител и тип на превозното средство от предишния етап.
- 4.1.2. Типът трябва да се състои от най-малко един вариант и една версия.

4.2. Вариант

4.2.1. В рамките на типа превозно средство „вариантът“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени конструктивни характеристики:

- a) концепция или тип каросерия, посочена в раздел 3 от част В и в допълнение 2 (само за комплектовани и напълно комплектовани превозни средства);
- b) степен на завършеност (т.е. комплектовано/некомплектовано/напълно комплектовано);
- v) силов агрегат по отношение на следните конструктивни характеристики:
 - i) тип на захранване с енергия (двигател с вътрешно горене, електродвигател или друго);
 - ii) принцип на работа (принудително запалване, запалване чрез сгъстяване или друго);
 - iii) брой и разположение на цилиндрите при двигател с вътрешно горене (L6, V8 или друго);
- г) брой на задвижваните оси и връзка между тях;
- д) брой на управляваните оси.

4.3. Версия

4.3.1. В рамките на варианта „версията“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:

- a) технически максимално допустима маса в натоварено състояние;
- b) пригодност/непригодност да тегли ремарке, както следва:
 - i) ремарке без спирачки;
 - ii) ремарке с инерционна спирачна система съгласно определението в точка 2.12 от Правило № 13 на ИКЕ на ООН;
 - iii) ремарке с непрекъснатата или полунепрекъснатата спирачна система съгласно определенията в точки 2.9 и 2.10 от Правило № 13 на ИКЕ на ООН;
 - iv) ремарке от категория O₄, като максималната маса на композицията не надхвърля 44 тона;
 - v) ремарке от категория O₄, като максималната маса на композицията надхвърля 44 тона;
- v) работен обем на двигателя;
- г) максимална изходна мощност на двигателя;
- д) вид гориво (бензин, дизелово гориво, ВНГ, двугоривна система или друго);
- e) ниво на шум при движение;
- ж) ниво на емисии на отработили газове (напр. Евро IV, Евро V или друго);

5. Категории O₁ и O₂

5.1. Тип превозно средство

5.1.1. „Тип превозно средство“ са превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:

- a) наименование на дружеството производител.
Промяната на законовата форма на собственост на дружеството не изисква издаването на ново одобрение;
- b) категория;
- v) концепция съгласно определението в раздел 4 от част В;

- г) следните проектни и конструктивни характеристики:
 - i) конструкция и изработка на съществени съставни части, изграждащи рамата;
 - ii) конструкция и изработка на основните съставни части, образуващи каросерията при самоносещите каросерии;
 - д) брой на осите;
 - е) при многоетапно произвеждани превозни средства, производител и тип на превозното средство от предишния етап.
- 5.1.2. Типът трябва да се състои от най-малко един вариант и една версия.
- 5.2. Вариант
- 5.2.1. В рамките на типа превозно средство „вариантът“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени конструктивни характеристики:
- а) видът каросерия, посочен в допълнение 2 (за комплектовани и напълно комплектовани превозни средства);
 - б) степен на завършеност (т.е. комплектовано/некомплектовано/напълно комплектовано);
 - в) тип спирачна уредба (напр. без спирачна уредба/инерционна/с усилвател).
- 5.3. Версия
- 5.3.1. В рамките на варианта „версията“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:
- а) технически максимално допустима маса в натоварено състояние;
 - б) вид окачване (пневматично, метално, гумено, торсионно или друго);
 - в) вид на теглича (тригълник, тръба или друго).
6. Категории **O₃** и **O₄**
- 6.1. Тип превозно средство
- 6.1.1. „Тип превозно средство“ са превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:
- а) наименование на дружеството производител.
Промяната на законовата форма на собственост на дружеството не изисква издаването на ново одобрение;
 - б) категория;
 - в) вид на ремаркетото по отношение на определенията в раздел 4 от част В;
 - г) следните проектни и конструктивни характеристики:
 - i) конструкция и изработка на съществени съставни части, образуващи рамата;
 - ii) конструкция и изработка на основните съставни части, образуващи каросерията при ремаркетата със самоносеща каросерия;
 - д) брой на осите;
 - е) при многоетапно произвеждани превозни средства, производител и тип на превозното средство от предишния етап.
- 6.1.2 Типът трябва да се състои от най-малко един вариант и една версия.
- 6.2. Варианти
- 6.2.1. В рамките на типа превозно средство „вариантът“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени конструктивни и проектни характеристики:
- а) видът каросерия, посочен в допълнение 2 (за комплектовани и напълно комплектовани превозни средства);
 - б) степен на завършеност (т.е. комплектовано/некомплектовано/напълно комплектовано);
 - в) вид окачване (стоманено, пневматично и хидравлично окачване);
 - г) следните технически характеристики:
 - i) възможност/невъзможност за удължаване на рамата;
 - ii) височина на платформата (нормална, ниска, полунишка и др.).

6.3. Версии

6.3.1. В рамките на варианта „версията“ обхваща превозните средства, за които са общи всички изброени характеристики:

- a) технически максимално допустима маса в натоварено състояние;
- б) подразделенията или комбинацията от подразделения, посочени в точки 3.2 и 3.3 от приложение I към Директива 96/53/ЕО, в която попада разстоянието между две последователни оси, образуващи група;
- в) определение за оси по отношение на следното:
 - i) повдигащи оси (брой и разположение);
 - ii) товарни оси (брой и местоположение);
 - iii) управляема ос (брой и местоположение).

7. Общи изисквания за всички категории превозни средства

7.1. Когато превозно средство попада в повече от една категория заради максималната си маса, броя на местата за сядане или както заради едното, така и заради другото, производителят може да избере да използва критериите на едната или другата категория за определянето на вариантите и версията.

7.1.1. Примери:

- a) Превозно средство „А“ може да получи одобрение на типа като N_1 (3,5 тона) и като N_2 (4,2 тона) във връзка с максималната си маса. В такъв случай параметрите, посочени за категория N_1 , могат да бъдат използвани и за превозното средство, което попада в категория N_2 (или обратното).
- б) Превозно средство „Б“ може да получи одобрение на типа като M_1 и като M_2 във връзка с броя на местата за сядане (7+1 или 10+1), параметрите, посочени за категория M_1 , могат да бъдат използвани и за превозното средство, което попада в категория M_2 (или обратното).

7.2. Превозно средство от категория N може да получи одобрение на типа с оглед на разпоредбите за категория M_1 или M_2 , според случая, ако то е предназначено да бъде преобразувано в превозно средство от тази категория на следващия етап от процедурата за многоетапно одобрение на типа.

7.2.1. Посочената възможност трябва да бъде позволена само за некомплектовани превозни средства.

Такива превозни средства трябва да бъдат означавани със специален код за вариант, определен от производителя на базовото превозно средство.

7.3. Означения за тип, вариант и версия

7.3.1. Производителят присвоява буквено-цифров код на всеки тип, вариант и версия, съставен от букви на латиница и/или арабски цифри.

Разрешава се използването на скоби и тирета, при условие че те не заместват буква или цифра.

7.3.2. Целият код трябва да е означен като: тип-вариант-версия, или ТВВ.

7.3.3. ТВВ трябва ясно и недвусмислено да идентифицира единствена комбинация от технически характеристики, свързани с критериите, определени в част В на настоящото приложение.

7.3.4. Един и същ производител може да използва един и същ код за определянето на даден тип превозно средство, ако последното попада в две или повече категории.

7.3.5. Един и същ производител не може да използва един и същ код за определянето на даден тип превозно средство за повече от едно одобрение на типа в рамките на една и съща категория превозни средства.

7.4. Брой на знаците за ТВВ

7.4.1. Броят на знаците не е по-голям от:

- a) 15 за кода на типа превозно средство;
- б) 25 за кода на варианта;
- в) 35 за кода на версията.

7.4.2. Пълният буквено-цифров код ТВВне съдържа повече от 75 знака.

7.4.3. Когато кодът ТВВ се използва в пълния му вид, между типа, варианта и версията се оставя интервал.

пример за код ТВВ: 159AF[...интервал]0054[...интервал]977K(BE).

ЧАСТ В

Определения за типовете каросерия

0. Общи положения

- 0.1. Типът каросерия, посочен в раздел 9 от приложение I и част 1 от приложение III, както и кодът за каросерията, посочен в точка 38 от приложение IX, се означават чрез кодове.

Списъкът с кодове се прилага главно за комплектовани и напълно комплектовани превозни средства.

- 0.2. По отношение на превозни средства от категория М кодът за типа на каросерията се състои от две букви, както е посочено в раздели 1 и 2.
- 0.3. По отношение на превозни средства от категории N и O кодът за типа на каросерията се състои от две букви, както е посочено в раздели 3 и 4.
- 0.4. Където е необходимо (по-специално за типовете каросерия, посочени съответно в точки 3.1 и 3.6 и в точки 4.1—4.4), към тях се добавят и две цифри.
- 0.4.1. Списъкът на цифрите е установен в допълнение 2 към настоящото приложение.
- 0.5. По отношение на превозните средства със специално приложение кодът за типа на каросерията, който трябва да се използва, е обвързан с категорията на превозното средство.

1. Превозни средства, спадащи към категория M₁

№	Код	Наименование	Определение
1.1.	AA	Седан	Превозно средство, съгласно определението в точка 3.1.1.1 от стандарт ISO № 3833-1977, оборудвано с най-малко четири странични прозорца.
1.2.	AB	Хечбек	Седан съгласно определението в точка 1.1 с врата в задния край на превозното средство.
1.3.	AC	Комби	Превозно средство съгласно определението в точка 3.1.1.4 от стандарт ISO № 3833-1977.
1.4.	AD	Купе	Превозно средство съгласно определението в точка 3.1.1.5 от стандарт ISO № 3833-1977.
1.5.	AE	Кабриолет	Превозно средство съгласно определението в точка 3.1.1.6 от стандарт ISO № 3833-1977. Допуска се обаче кабриолетът да няма врати.
1.6.	AF	Превозно средство с универсално предназначение	Превозно средство, различно от такова с код AG и от тези с кодове от AA до AE, предназначено за превоз на пътници и техния багаж или инцидентно на товари в едно отделение.
1.7.	AG	Комби за превоз на товари	Превозно средство съгласно определението в точка 3.1.1.4.1 от стандарт ISO № 3833-1977. Отделението за багаж трябва да бъде напълно отделено от отделението за пътници. Освен това не е необходимо базовата точка на мястото за сядане на водача да бъде на най-малко 750 mm над повърхността, върху която е стъпило превозното средство.

2. Превозни средства, спадащи към категория M₂ или M₃

№.	Код	Наименование	Определение
2.1.	CA	Едноетажно превозно средство	Превозно средство, в което местата, определени за пътниците, са разположени на едно равнище, или така, че да не образуват две разположени едно над друго равнища.
2.2.	CB	Двуетажно превозно средство	Превозно средство съгласно определението в точка 2.1.6 от приложение I към Директива 2001/85/ЕО.
2.3.	CC	Едноетажно съчленено превозно средство	Превозно средство съгласно определението в точка 2.1.3 от приложение I към Директива 2001/85/ЕО, което е само на един етаж.
2.4.	CD	Двуетажно съчленено превозно средство	Превозно средство съгласно определението в точка 2.1.3.1 от приложение I към Директива 2001/85/ЕО.

№	Код	Наименование	Определение
2.5.	CE	Нископлатформено едноетажно превозно средство	Превозно средство съгласно определението в точка 2.1.4 от приложение I към Директива 2001/85/ЕО, което е само на един етаж.
2.6.	CF	Нископлатформено двуетажно превозно средство	Превозно средство съгласно определението в точка 2.1.4 от приложение I към Директива 2001/85/ЕО, което е на два етажа.
2.7.	CG	Съчленено нископлатформено едноетажно превозно средство	Превозно средство, в което са съчетани техническите характеристики, посочени в точки 2.3 и 2.5.
2.8.	CH	Съчленено нископлатформено двуетажно превозно средство	Превозно средство, в което са съчетани техническите характеристики, посочени в точки 2.4 и 2.6.
2.9.	CI	Едноетажно превозно средство с отворена горна част	Превозно средство частично или изцяло без покрив.
2.10.	CJ	Двуетажно превозно средство с отворена горна част	Превозно средство, чийто втори етаж е частично или изцяло без покрив.
2.11.	CX	Автобусно шаси	Некомплектовано превозно средство, включващо изградена от греди или тръби рама, силово предаване, оси, което е предназначено да бъде комплектовано с каросерия и пригодно за нуждите на транспортния оператор.

3. Моторни превозни средства от категория N₁, N₂ или N₃

№	Код	Наименование	Определение
3.1.	VA	Камион	Превозно средство, което е проектирано и конструирано изключително за превоз на стоки. То може също да тегли ремарке.
3.2.	VB	Фургон	Камион, при който отделението, в което е разположен водачът, и товарното пространство са в рамките на един възел.
3.3.	VC	Влекач за полуремарке	Теглещо превозно средство, което е проектирано и конструирано изключително или главно да тегли полуремаркета.
3.4.	VD	Влекач	Теглещо превозно средство, което е проектирано и конструирано изключително да тегли ремаркета, различни от полуремаркета.
3.5.	VE	Камионетка	Превозно средство с максимална маса, ненадвишаваща 3 500 kg, в което местата за сядане и товарното пространство не са разположени в едно отделение.
3.6.	VX	Шаси-кабина или шаси-кожух	Некомплектовано превозно средство, включващо единствено кабина (цяла или не), греди на рамата, силово предаване, оси, което е предназначено да бъде комплектовано с каросерия и пригодно за нуждите на транспортния оператор.

4. Превозни средства от категория O

№	Код	Наименование	Определение
4.1.	DA	Полуремарке	Ремарке, което е проектирано и конструирано да бъде прикачвано към влекач или към талига със седлово устройство и да упражнява значително вертикално усилие върху теглещото превозно средство или върху талигата със седлово устройство. Прикачването, което трябва да се използва, трябва да е чрез цапфа и седло.
4.2.	DB	Ремарке с теглич	Ремарке с най-малко две оси, от които най-малко една е управляема, и: а) оборудвано с теглещо устройство, което може да се движи вертикално (спрямо ремаркетата); и б) което предава по-малко от 100 daN като статичен вертикален товар на теглещото превозно средство.

№	Код	Наименование	Определение
4.3.	DC	Ремарке със средна ос	Ремарке, при което оста/осите е/са разположена(и) близо до центъра на тежестта на превозното средство (когато е равномерно натоварено), така че само малка част от статичния вертикален товар, не повече от 10 % от съответната максимална маса на ремаркетото или товар 1 000 daN (който от двата е по-малък), се прехвърля към теглещото превозно средство.
4.4.	DE	Ремарке с твърд теглич	Ремарке с една ос или една група оси, оборудвано с теглич, който поради конструкцията си прехвърля ненадвишаващ 4 000 daN статичен товар към теглещото превозно средство, и което не отговаря на определението за ремарке със средна ос. Прикачването, което трябва да се използва, не трябва да е чрез цапфа и седло.

Допълнение 1

Процедура за проверка дали превозно средство може да бъде категоризирано като превозно средство с повишена проходимост**0. Общи положения**

- 0.1. За целите на класификацията на превозно средство като превозно средство с повишена проходимост се прилага процедурата, описана в настоящото допълнение.

1. Изпитвателни условия за измерване на геометричните стойности

- 1.1. Превозните средства от категория M_1 или N_1 трябва да са без товар, на седалката на водача трябва да е настанен манекен от 50-ия перцентил на мъж, превозното средство да е заредено с охлаждаща течност, смазочни течности, гориво, резервната гума да е налична (ако е предвидена като оригинално оборудване).

Манекенът може да се замени с подобно устройство със същата маса.

- 1.2. Превозни средства, различни от посочените в точка 1.1, трябва да бъдат натоварени до тяхната технически допустима максимална маса в натоварено състояние.

Разпределението на масата върху осите трябва да отговаря на разпределението в най-лошия възможен случай с оглед на съответните критерии, които трябва да се спазват.

- 1.3. Представително за типа превозно средство трябва да бъде предоставено на техническата служба при условията, посочени в точка 1.1 или 1.2. Превозното средство трябва да бъде спряно, а колелата му трябва да сочат напред.

Повърхността, върху която се извършват измерванията, трябва да бъде възможно най-гладка и хоризонтална (максимален наклон 0,5 %).

2. Измерване на ъгъла на предна проходимост, на задна проходимост и надлъжна проходимост

- 2.1. Ъгълът на предна проходимост трябва да бъде измерван в съответствие с точка 6.10 от стандарт ISO 612:1978.

- 2.2. Ъгълът на задна проходимост трябва да бъде измерван в съответствие с точка 6.11 от стандарт ISO 612:1978.

- 2.3. Ъгълът на надлъжна проходимост трябва да бъде измерван в съответствие с точка 6.9 от стандарт ISO 612:1978.

- 2.4. При измерване на ъгъла на задна проходимост регулируемите по височина задни защитни устройства против вклиняване могат да бъдат поставени в най-горно положение.

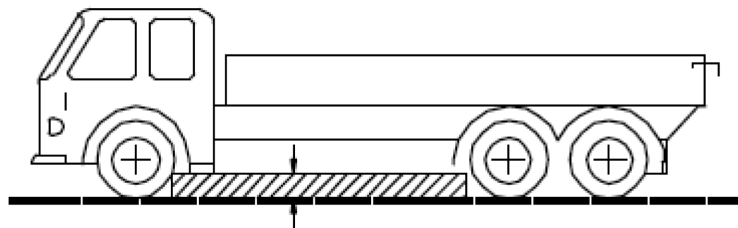
- 2.5. Предписанието по точка 2.4 не трябва да се тълкува като задължение на базовото превозно средство да бъдат монтирани задни защитни устройства против вклиняване като оригинално оборудване. Производителят на базовото превозно средство трябва обаче да уведоми производителя от следващия етап, че превозното средство трябва да отговаря на изискванията относно ъгъла на задна проходимост, когато бъдат монтирани задни защитни устройства против вклиняване.

3. Измерване на пътния просвет

- 3.1. Пътен просвет между осите

- 3.1.1. „Пътен просвет между осите“ е най-малкото разстояние между равнината на пътя и най-ниската неподвижна точка на превозното средство.

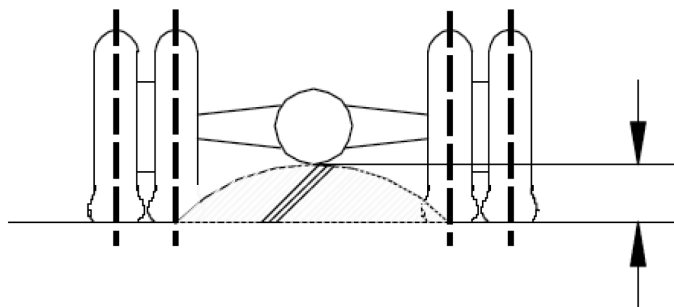
За прилагане на определението се взема разстоянието между последната ос от предната група оси и първата ос на задната група оси.



3.1.2. В заштрихованата част на фигурата не бива да попада каквато и да било неподвижна точка от превозното средство.

3.2. Пътен просвет под една ос

3.2.1. „Пътен просвет под една ос“ е разстоянието под най-високата точка от дъгата на окръжността, минаваща през средата на отпечатъка на гумите на колелата на една ос (на вътрешните колела, ако гумите са сдвоени), допирателна към най-ниската неподвижна точка на превозното средство между колелата.



3.2.2. Когато е подходящо, измерването на пътния просвет се извършва за всяка от няколко оси на група оси.

4. Способност за изкачване

4.1. „Способност за изкачване“ е пригодността на превозното средство да преодолява наклон.

4.2. За да се провери способността за изкачване на некомплектовано или комплектовано превозно средство от категория M_2 , M_3 , N_2 и N_3 , се провежда изпитване.

4.3. Изпитването се провежда от техническа служба върху представително за изпитвания тип превозно средство.

4.4. По искане на производителя и с оглед на условията, посочени в приложение XVI, способността за изкачване на типа превозно средство може да бъде доказана чрез виртуално изпитване.

5. Изпитвателни условия и критерий за успешно/неуспешно преминаване на изпитването

5.1. До 31 октомври 2014 г. се прилагат условията, посочени в раздел 7.5 от приложение I към Директива 97/27/ЕО.

От 1 ноември 2014 г. се прилагат изпитвателните условия, приети по силата на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ в съответствие с член 14 от посочения регламент.

5.2. Превозното средство трябва да изкачи наклона с постоянна скорост без надлъжно или странично приплъзване на колелата.

⁽¹⁾ ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1.

Допълнение 2

Цифри за допълване на кодовете, които трябва да се използват за различните видове каросерии

- 01 Платформа;
 - 02 Със странични капаци;
 - 03 Затворена каросерия;
 - 04 Климатизирана каросерия с изолирани стени и с оборудване за поддържане на вътрешната температура;
 - 05 Климатизирана каросерия с изолирани стени, но без оборудване за поддържане на вътрешната температура;
 - 06 С текстилно покривало;
 - 07 Сменяема каросерия;
 - 08 Контейнеровоз;
 - 09 Превозни средства, оборудвани с кран с кука;
 - 10 Самосвал;
 - 11 Цистерна;
 - 12 Цистерна, предназначена за превоз на опасни товари;
 - 13 Превозно средство за превозване на добитък
 - 14 Автовоз;
 - 15 Бетонобъркачка;
 - 16 Камion с бетонпомпа;
 - 17 Превозно средство за дървен материал;
 - 18 Камion за битови отпадъци;
 - 19 Превозни средства за метене на улиците, за почистване и за саниране на канализацията;
 - 20 Компресор;
 - 21 Превозно средство за превоз на плавателни съдове;
 - 22 Превозно средство за превоз на планери;
 - 23 Превозни средства за търговски или рекламни цели;
 - 24 Превозни средства за пътна помощ;
 - 25 Превозно средство на пожарната със стълби;
 - 26 Камion с кран (различен от мобилния кран, посочен в раздел 5 от част А от приложение II);
 - 27 Превозно средство с платформа за работа на височина;
 - 28 Превозно средство с оборудване за поставяне на стълбове;
 - 29 Ремарке с ниска платформа;
 - 30 Превозно средство за превоз на прозорци;
 - 31 Противопожарно превозно средство;
 - 99 Каросерия, която не фигурира в настоящия списък.“
-

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приложение IV към Директива 2007/46/ЕО се изменя, както следва:

- 1) Заглавието на приложение IV се заменя с **„ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЦЕЛИТЕ НА ОДОБРЕНИЕ НА ЕС НА ТИПА НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА“**.
- 2) Точка 43 от част I от приложение IV се заменя със следното:

„43	Системи срещу пръски	Директива 91/226/ЕИО	L 103, 23.4.1991 г., стр. 5					x	x	x	x	x	x	x	x
-----	----------------------	----------------------	-----------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

- 3) Заглавието на допълнението към приложение IV се заменя с **„Изисквания за одобрение на типа на превозни средства, спадащи към категория M₁, произведени в малки серии, съгласно член 22“**.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Приложение IX към Директива 2007/46/ЕО се изменя, както следва:

- 1) Текстът от позиция 31 в „Страница 2 — превозни средства от категория N₂ (комплектовани и напълно комплектовани превозни средства)“ от образца на сертификата за съответствие се заменя със следния текст:

„31. Местоположение на повдигачата(ите) ос(и): ...“

- 2) Текстът от позиция 31 в „Страница 2 — превозни средства от категория N₃ (комплектовани и напълно комплектовани превозни средства)“ от образца на сертификата за съответствие се заменя със следния текст:

„31. Местоположение на повдигачата(ите) ос(и): ...“

- 3) Текстът от позиция 31 в „Страница 2 — превозни средства от категория O₁ и O₂ (комплектовани и напълно комплектовани превозни средства)“ от образца на сертификата за съответствие се заменя със следния текст:

„31. Местоположение на повдигачата(ите) ос(и): ...“

- 4) Текстът от позиция 31 в „Страница 2 — превозни средства от категория O₃ и O₄ (комплектовани и напълно комплектовани превозни средства)“ от образца на сертификата за съответствие се заменя със следния текст:

„31. Местоположение на повдигачата(ите) ос(и): ...“

- 5) Текстът от позиция 31 в „Страница 2 — превозни средства от категория N₂ (некомплектовани превозни средства)“ от образца на сертификата за съответствие се заменя със следния текст:

„31. Местоположение на повдигачата(ите) ос(и): ...“

- 6) Текстът от позиция 31 в „Страница 2 — превозни средства от категория N₃ (некомплектовани превозни средства)“ от образца на сертификата за съответствие се заменя със следния текст:

„31. Местоположение на повдигачата(ите) ос(и): ...“

- 7) Текстът от позиция 31 в „Страница 2 — превозни средства от категория O₁ и O₂ (некомплектовани превозни средства)“ от образца на сертификата за съответствие се заменя със следния текст:

„31. Местоположение на повдигачата(ите) ос(и): ...“

- 8) Текстът от позиция 31 в „Страница 2 — превозни средства от категория O₃ и O₄ (некомплектовани превозни средства)“ от образца на сертификата за съответствие се заменя със следния текст:

„31. Местоположение на повдигачата(ите) ос(и): ...“

- 9) Текстът на обяснителните бележки по отношение на приложение IX се изменя, както следва:

а) последното изречение на обяснителна бележка а) се заличава;

б) в обяснителна бележка д) се добавя следното изречение:

„За ремарке със средна ос, което има само една ос, да се укаже разстоянието по хоризонтала между вертикалната ос на прикачното устройство и центъра на оста.“

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Приложение XI към Директива 2007/46/ЕО се изменя, както следва:

1) Точка 43 от допълнение 2 към приложение XI се заменя със следното:

„43	Системи срещу пръски	Директива 91/226/ЕИО				x	x	x	x	x	x	x	“
-----	----------------------	----------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

2) Точка 43 от допълнение 4 към приложение XI се заменя със следното:

„43	Системи срещу пръски	Директива 91/226/ЕИО				x	x	x	x	x	x	x	“
-----	----------------------	----------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

3) След допълнение 5 и преди „Значение на символите“ се вмъква следното допълнение 6:

„Допълнение 6

Ремаркета за превоз на извънредни товари

Позиция	Предмет	Регулаторен акт	Ремарке от категория О ₄
3	Резервоари за гориво/задно разположени защитни устройства	Директива 70/221/ЕИО	X
4	Място за задната регистрационната табела	Директива 70/222/ЕИО	X
5	Усилие, прилагано върху механизма за управление	Директива 70/311/ЕИО	X
9	Спирачки	Директива 71/320/ЕИО	X
10	Радиосмущения (електромагнитна съвместимост)	Директива 72/245/ЕИО	X
18	Табели (изисквани от закона)	Директива 76/114/ЕИО	X
20	Инсталиране на светлинни устройства и устройства за светлинна сигнализация	Директива 76/756/ЕИО	A + N
21	Светоотражатели	Директива 76/757/ЕИО	X
22	Габаритни светлини, предни габаритни светлини, задни габаритни светлини, стопсветлини, странични, дневни светлини	Директива 76/758/ЕИО	X
23	Пътепоказатели	Директива 76/759/ЕИО	X
24	Устройство за осветяване на задната регистрационна табела	Директива 76/760/ЕИО	X
28	Задни фарове за мъгла	Директива 77/538/ЕИО	X
29	Фарове за заден ход	Директива 77/539/ЕИО	X
36	Отоплителни системи	Директива 2001/56/ЕО	Не се прилага
42	Странична защита	Директива 89/297/ЕИО	A
43	Системи срещу пръски	Директива 91/226/ЕИО	A

Позиция	Предмет	Регулаторен акт	Ремарке от категория О ₄
46	Гуми	Директива 92/23/ЕИО	I
48	Маса и размери	Директива 97/27/ЕО	X
50	Теглително-прикачни устройства	Директива 94/20/ЕО	X
63	Регламент относно общата безопасност на моторните превозни средства	Регламент (ЕО) № 661/2009	P/A"

4) „Значение на символите“ се изменя, както следва:

а) точка L се заменя със следния текст:

„L: Прилагането се ограничава за седалки, предназначени за нормално използване, когато превозното средство е в движение. На задните седалки се изискват най-малко устройства за закрепване на надбедрени колани. Седалките, които не са предназначени за използване, когато превозното средство е в движение, трябва да бъдат ясно обозначени за пътниците чрез пиктограма или знак с подходящ текст.“

б) след точка N/A се добавя следната точка:

„P/A: Настоящият регулаторен акт е частично приложим. Точният обхват на приложение е определен в мерките по прилагане към Регламент (ЕО) № 661/2009.“

в) след точка H се добавя следната точка:

„I: Гумите трябва да имат одобрение на типа съгласно изискванията на Правило № 54 на ИКЕ на ООН, дори ако максималната проектна скорост на превозното средство е по-ниска от 80 km/h.

Товароносимостта може да се подбира в зависимост от максималната проектна скорост на ремаркетото по споразумение с производителя на гумите.“

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 679/2011 НА КОМИСИЯТА

от 14 юли 2011 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 1974/2006 за определянето на подробни правила за прилагане на Регламент (ЕО) № 1698/2005 на Съвета относно подпомагане на развитието на селските райони от Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1698/2005 на Съвета от 20 септември 2005 г. относно подпомагане на развитието на селските райони от Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) ⁽¹⁾, и по-специално член 91 от него,

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 1698/2005 установява единна правна рамка за подпомагане от Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) на развитието на селските райони в Съюза. Посочената правна рамка беше допълнена от правила за прилагане, установени с Регламент (ЕО) № 1974/2006 на Комисията ⁽²⁾. Предвид събрания опит и проблемите, възникнали при изпълнението на програми за развитие на селските райони, е необходимо да се изменят някои разпоредби от посочения регламент и да се въведат някои допълнителни правила за прилагане.
- (2) Дейностите по производството на възобновяема енергия в земеделските стопанства съгласно член 26 от Регламент (ЕО) № 1698/2005 може да останат извън обхвата на член 42 от Договора. За да се гарантира съответствие с правилата за държавни помощи за селското стопанство, следва да се включи специална разпоредба за инвестициите в производството на възобновяема енергия в земеделски стопанства.
- (3) Член 27, параграф 12 от Регламент (ЕО) № 1974/2006 предвижда, че изменението на агроекологичните ангажименти и ангажиментите за хуманно отношение към животните може да се състои и в удължаване на времетраенето им. За да се избегне припокриване със следващия програмен период, такива изменения следва да се ограничат до края на премиения период, за който се отнася искането за плащане за 2013 г.
- (4) Член 47 от Регламент (ЕО) № 1698/2005 предвижда, че задължения за опазване на околната среда в горите следва да се поемат като правило за период от пет до седем години. За да се избегне ситуация, в която подновените задължения се припокриват със следващия програмен период, следва да се даде възможност на държавите-

членки да разрешават удължаването на подобни задължения до края на премиения период, към който се отнася платежното искане за 2013 г.

- (5) Член 62, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 1698/2005 предвижда, че на ниво вземане на решения в местната група за действие икономическите и социалните партньори, както и другите представители на гражданското общество, трябва да представляват най-малко 50 % от местното партньорство. Държавите-членки следва да гарантират, че местните групи за действие отговарят на изискването за този минимален процент също и по отношение на гласуването, за да се предотврати доминирането на решенията от страна на обществения сектор. Освен това следва да се гарантира, че организаторите на проектите нямат възможност да оказват влияние върху решенията за подбор на проекти. Следва да се въведат ефективни предпазни мерки за избягване на конфликта на интереси по отношение на оценката и гласуването на предложените проекти. Прозрачността на вземането на решения следва да се осигури с подходящата откритост.
- (6) Член 38, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1974/2006 предвижда възможността за авансови плащания за текущите разходи на местните групи за действие. Доказано е, че за да се обезпечат нуждите на местните групи за действие от парични потоци, е необходимо да се разшири възможността за авансови плащания, за да покрива и разходите, свързани с придобиване на умения и развитие на територията, както е описано в член 63, буква в) от Регламент (ЕО) № 1698/2005.
- (7) Член 44, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1974/2006 позволява на държавите-членки да предприемат специфични мерки, гарантиращи, че малките промени в състоянието на едно стопанство не водят до неприемливи резултати във връзка с поети ангажименти по отношение на задължението на бенефициера да върне помощите, ако приемникът на част от стопанството не поеме тези ангажименти. За да се постигне правна сигурност, следва да се въведе определение за незначително изменение в случаите на намаляване на площта на стопанството.
- (8) Член 46 от Регламент (ЕО) № 1974/2006 предвижда клауза за преразглеждане в случай на изменения в базисния сценарий за някои мерки. Клауза за преразглеждане следва да се предвиди и за случаите, когато срокът на задълженията по отношение на агроекологията, хуманното отношение към животните и опазването на околната среда в горите, поети за период между пет и седем години, се удължава след края на текущия програмен период, за да се избегне несъгласуваност с правната и политическата рамка, които предстои да се изградят за следващия програмен период.

⁽¹⁾ ОВ L 277, 21.10.2005 г., стр. 1.⁽²⁾ ОВ L 368, 23.12.2006 г., стр. 15.

- (9) За да се изясни прилагането на член 52, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1974/2006, следва да се оповести базата, на която се прилага процентът на съфинансиране в случай на финансово планиране.
- (10) По отношение на гаранционните фондове в контекста на финансовите механизми по глава IV, раздел 1, подраздел 3 от Регламент (ЕО) № 1974/2006, следва да се предвидят допълнителни подробности за метода на изчисляване на допустимите разходи по дейността във връзка с такива интервенции, за да се осигури най-ефективното използване на средствата на Съюза.
- (11) Като се отчитат особеностите на развитието на селските райони, свързани основно с малкия мащаб на финансираните дейности, с цел да се оползотвори максимално стимулиращият ефект на финансовия механизъм е необходимо да се изясни повторното използване на средствата, върнати към операцията на финансовия механизъм през програмния период, както и да се направи разлика между него и повторното използване след крайната дата за допустимост на програмата за развитие на селските райони.
- (12) Като се вземе предвид естеството на някои инвестиции в горското стопанство и фактът, че плащанията в някои случаи може да са обвързани с площите, следва да е възможно да се използват стандартни изчисления на разходите като алтернатива на плащанията на база фактура, за да се определи нивото на подпомагане за предвидената в член 27 от Регламент (ЕО) № 1698/2005 мярка. Поради това член 53, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1974/2006 следва да бъде съответно изменен.
- (13) Член 54, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1974/2006 предвижда условията, при които нефинансовият принос може да се счита за допустим разход. В настоящата си форма член 54, параграф 1 разглежда нефинансовия принос като допустим само за инвестиционни операции. Опитът показва, че това условие е твърде ограничаващо за ефективното прилагане на мерките. Ето защо следва да се предвиди, че нефинансовият принос може да бъде допустим за всички видове операции.
- (14) Член 55 от Регламент (ЕО) № 1974/2006 предвижда набор от правила за определянето на допустимите разходи за инвестиционни операции. За доизясняване на прилагането на този член придобиването на права на плащане следва изрично да се изключи от допустимостта. Следва също така да се изясни, че като се има предвид същността им, инвестициите, заменящи земеделски производствен потенциал след природни бедствия, представляват допустими разходи.
- (15) За да се засили въздействието на авансовите плащания в контекста на продължаващата финансова криза, като се има предвид специфичната роля на регионалните администрации в изпълнението на политиката за развитие на селските райони, възможността за авансови плащания, предвидена в член 56 от Регламент (ЕО) № 1974/2006, следва да стане достъпна и за местните власти.
- (16) За да се улесни осъществяването на инвестиционни проекти в контекста на настоящата икономическа и финансова криза, таванът за авансовите плащания беше увеличен на 50 % за инвестициите през 2009 и 2010 г. За да се отчете продължаващото негативно влияние на икономическата и финансова криза, този по-висок таван следва да се запази до края на програмния период. За да се осигури приемственост в прилагането на програмите за развитие на селските райони между края на 2010 г. и влизането в сила на настоящия регламент, съответната разпоредба следва да се прилага със задна дата, считано от 1 януари 2011 г.
- (17) За да се вземе предвид сравнително малкият размер на проектите за развитие на селските райони и трудността, която срещат такива проекти при получаване на банкови гаранции за авансови плащания, следва да се вземат мерки, които да позволяват тези гаранции да се заменят с писмени гаранции от публичноправни органи.
- (18) За да се оползотворят възможно най-добре авансовите плащания, компетентната разплащателна агенция следва да определи кога се освобождават гаранциите.
- (19) Поради това Регламент (ЕО) № 1974/2006 следва да бъде съответно изменен.
- (20) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за развитие на селските райони,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 1974/2006 се изменя, както следва:

- 1) Въмква се следният член 16а:

„Член 16а

За целите на член 26 от Регламент (ЕО) № 1698/2005 при инвестиции в производството на топлинна енергия и/или електроенергия от възобновяеми източници в земеделски стопанства съоръженията за производство на възобновяема енергия са допустими за подпомагане само ако производственият им капацитет не надвишава еквивалента на общото средно годишно потребление на топлинна енергия и електроенергия от земеделското стопанство, включително и от домакинството на земеделското стопанство.

При инвестиции в производството на биогорива по смисъла на Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*) от страна на земеделските стопанства съоръженията за производство на възобновяема енергия са допустими за подпомагане само ако производственият им капацитет не надвишава еквивалента на средното годишно потребление на транспортно гориво от земеделското стопанство.

(*) ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16.“

- 2) В член 27, параграф 12 втората алинея се заменя със следното:

„Тези корекции могат също да бъдат под формата на удължаване на времетраенето на ангажимента. Удължаването не може да надхвърли края на периода, за който се отнася искането за плащане за 2013 г.“

- 3) Въмква се следният член 32а:

„Член 32а

За целите на член 47 от Регламент (ЕО) № 1698/2005 държавите-членки могат да разрешат ангажиментите по опазване на околната среда в горите да се удължават до края на периода, към който се отнася платежното искане за 2013 г.“

- 4) В член 37 се добавя следният параграф:

„5. За целите на член 62, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1698/2005 решенията за подбор на проекти от органа за вземане на решения на местните групи за действие се вземат чрез гласуване, при което икономическите и социалните партньори, както и другите представители на гражданското общество, както е предвидено в член 62, параграф 1, буква б) от посочения регламент, съставляват поне 50 % от гласуващите. По отношение на процеса на вземане на решения относно подбора на проекти следва да се спазват подходящи правила, гарантиращи прозрачност и избягващи конфликта на интереси.“

- 5) Член 38, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Държавите-членки могат да изплащат аванс на местните групи за действие по тяхна молба. Размерът на авансовото плащане не може да надхвърля 20 % от публичната помощ във връзка с разходите по член 63, буква в) от Регламент (ЕО) № 1698/2005, а необходимо условие за изплащането следва да бъде издаването на банкова или еквивалентна на нея гаранция в размер на 110 % от сумата на авансовото плащане. Гаранцията се освобождава не по-късно от датата на закриване на местната стратегия за развитие.

По отношение на плащането, посочено в първа алинея, няма да се прилага член 24, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 65/2011 на Комисията (*).

(*) ОВ L 25, 28.1.2011 г., стр. 8.“

- 6) В член 44, параграф 3 се добавя следната алинея:

„Намаляването на площта на стопанството с максимум 10 % от площта, за която е поет ангажимент, се счита за незначително изменение за целите на първа алинея.“

- 7) В член 46 се добавя следната алинея:

„От 2012 г. нататък се предвижда клауза за преразглеждане на ангажименти, поети за период от пет до седем години съгласно членове 39, 40 и 47 от Регламент (ЕО) № 1698/2005, които се удължават след края на текущия програмен период, за да е възможно адаптирането им към правната рамка на следващия програмен период. Държавите-членки обаче могат да решат да въведат такава клауза за изменение още през 2011 г. Втората алинея се прилага и по отношение на настоящата алинея.“

- 8) Член 52 се заменя със следния текст:

„Член 52

1. По отношение на действията по финансовите механизми, посочени в член 51 от настоящия регламент, разходите, декларирани пред Комисията съобразно член 26, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕО) № 1290/2005, представляват общите разходи, направени за създаването или за участието с финансов принос в тези фондове.

При изплащане на баланса и закриване на програмата за развитие на селските райони съгласно член 28 от Регламент (ЕО) № 1290/2005, за допустими разходи се признава сумата на:

а) всички плащания за инвестиции в предприятия, извършени от всеки от съответните фондове, или предоставените гаранции, включително сумите, дадени като гаранции от гаранционните фондове;

б) допустимите управленски разходи.

Приложимият процент на съфинансиране съответства на процента на съфинансиране на мярката, в която фондът участва с финансов принос. Ако фондът участва с финансов принос в няколко мерки с различни проценти на съфинансиране, съответните проценти се прилагат пропорционално към съответните допустими разходи.

Разликата между реално направените от ЕЗФРСР плащания съгласно първа алинея и допустимите разходи по буква а) или б) от втора алинея е предмет на уравниване в контекста на годишните сметки за последната година от изпълнението на програмата. Тези сметки включват необходимата подробна финансова информация.

2. Ако ЕЗФРСР съфинансира операции, включващи гаранционни фондове за възвръщаеми инвестиции съгласно член 50 от настоящия регламент, се провежда подходяща *ex ante* оценка на очакваните загуби, която взема предвид актуалните пазарни практики за подобни операции за съответния тип инвестиции и съответния пазар. Оценката на очакваните загуби може да се преразгледа, ако са налице последвали промени в пазарните условия. Ресурсите, отделени за гаранции, отразяват такава оценка.

3. Ресурсите, върнати на операцията по време на програмния период от инвестициите, предприети от фондовете, или останали след изплащането на гаранция, се използват отново от фонда съгласно споразумението за финансиране, посочено в член 51, параграф 6 от настоящия регламент, или се уравниват в контекста на годишните сметки. След крайния срок на допустимост на програмата за селско развитие средствата, върнати на операцията от направени от фондовете инвестиции, или останали след покриването на всички гаранции, се използват отново от съответните държави-членки в полза на индивидуални предприятия.

Лихвата, начислена върху плащания от програмите за развитие на селските райони към фондове, се използва съгласно първа алинея.

- 9) В член 53, параграф 1 първата алинея се заменя със следното:

„Когато е приложимо, държавите-членки могат да определят равнището на подпомагане, предвидено в членове 27, 31, 37—41 и 43—49 от Регламент (ЕО) № 1698/2005, въз основа на стандартни разходи и стандартни оценки за пропуснати приходи.“

- 10) В член 54, параграф 1, първа алинея встъпителното изречение се заменя със следното:

„Нефинансовият принос на публичноправен или частноправен бенефициер, а именно предоставянето на стоки или услуги, за които не се извършва плащане в брой, подкрепено от фактури или документи с еквивалентна доказателствена стойност, може да се приеме за допустим разход, ако са спазени следните условия.“

- 11) В член 55 параграф 2 се заменя със следното:

„2. В случая на селскостопански инвестиции, закупуването на права за производство на селскостопанска продукция, права на плащане, животни, едногодишни растения и тяхното засаждане не се признават за допустими за инвестиционно подпомагане.

Инвестициите за обикновена подмяна не се признават за допустим разход.

В случаите на възстановяване на земеделския производствен потенциал, нарушен от природни бедствия по смисъла на член 20, буква б), подточка vi) от Регламент (ЕО) № 1698/2005 обаче, закупуването на животни и инвестициите за подмяна могат да се признаят за допустим разход.“

- 12) Член 56 се заменя със следния текст:

„Член 56

1. Чрез дерогация от член 24, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 65/2011 държавите-членки могат при поискване да извършват авансови плащания на бенефициерите на инвестиционни помощи. По отношение на публичноправни бенефициери такова авансово плащане може да се предостави на общини и техни сдружения, на регионални власти и на публичноправни органи.

2. Размерът на авансовото плащане следва да не надхвърля 50 % от публичната помощ, свързана с инвестицията, и неговото изплащане се извършва при условие на издаването на банкова или еквивалентна на нея гаранция в размер на 110 % от сумата на авансовото плащане.

Средство, предоставено като гаранция от публичноправен орган, се счита за еквивалентно на гаранцията, посочена в първата алинея, при условие че органът се задължава да плати сумата, покрита от тази гаранция, ако не се установи право за получаване на изплатения аванс.

3. Гаранцията може да бъде освободена, когато компетентната разплащателна агенция установи, че размерът на реалния разход, който съответства на публичната помощ, свързана с инвестицията, надхвърля размера на авансовото плащане.“

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Член 1, точка 12 се прилага от 1 януари 2011 г. по отношение на член 56, параграф 2, първа алинея от Регламент (ЕО) № 1974/2006.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 14 юли 2011 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 680/2011 НА КОМИСИЯТА**от 14 юли 2011 година****за установяване на бюджетни тавани за 2011 г., приложими към някои схеми за директно подпомагане, предвидени в Регламент (ЕО) № 73/2009 на Съвета**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 73/2009 на Съвета от 19 януари 2009 г. за установяване на общи правила за схеми за директно подпомагане в рамките на Общата селскостопанска политика и за установяване на някои схеми за подпомагане на земеделски стопани, за изменение на регламенти (ЕО) № 1290/2005, (ЕО) № 247/2006, (ЕО) № 378/2007 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1782/2003⁽¹⁾, и по-специално член 51, параграф 2, първа алинея, член 69, параграф 3, член 87, параграф 3, член 123, параграф 1, член 128, параграф 1, втора алинея, член 128, параграф 2, втора алинея и член 131, параграф 4 от него,

като има предвид, че:

- (1) Следва да се установят бюджетните тавани за 2011 г. за всяко от плащанията по членове 52, 53 и 54 от Регламент (ЕО) № 73/2009 за държавите-членки, които през 2011 г. прилагат схемата за единно плащане, предвидена в дял III от същия регламент.
- (2) Следва да се определят бюджетните тавани за 2011 г., приложими към преките плащания, изключени от схемата за единно плащане, за държавите-членки, които през 2011 г. използват възможността, предвидена в член 87 от Регламент (ЕО) № 73/2009.
- (3) Следва да се установят бюджетните тавани за 2011 г. за специфичното подпомагане, предвидено в дял III, глава 5 от Регламент (ЕО) № 73/2009, за държавите-членки, които през 2011 г. използват възможностите, предвидени в член 69, параграф 1 или член 131, параграф 1 от същия регламент.
- (4) Съгласно член 69, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 73/2009 ресурсите, които могат да бъдат използвани за всяка обвързана с производството млярка, предвидена в член 68, параграф 1, буква а), подточки i), ii), iii) и iv) и букви б) и д), се ограничават до 3,5 % от националните тавани, посочени в член 40 от същия регламент. С оглед на яснотата Комисията следва да публикува таваните, получени в резултат на сумите, които държавите-членки са съобщили във връзка със съответните мерки.
- (5) Съгласно член 69, параграф 6, буква а) от Регламент (ЕО) № 73/2009 сумите, изчислени в съответствие с член 69,

параграф 7 от същия регламент, са посочени в приложение III към Регламент (ЕО) № 1120/2009 на Комисията от 29 октомври 2009 г. за определяне на подробни правила за прилагането на схемата за единно плащане, предвидена в дял III от Регламент (ЕО) № 73/2009 на Съвета⁽²⁾. С оглед на яснотата Комисията следва да публикува сумите, съобщени от държавите-членки, които те възнамеряват да използват в съответствие с член 69, параграф 6, буква а) от Регламент (ЕО) № 73/2009.

- (6) С оглед на яснотата е целесъобразно да се публикуват бюджетните тавани за схемата за единно плащане за 2011 г., след като от таваните, посочени в приложение VIII към Регламент (ЕО) № 73/2009, бъдат приспаднати таваните за плащанията, посочени в членове 52, 53, 54, 68 и 87 от същия регламент. Сумата, която следва да бъде приспадната от посоченото приложение VIII с оглед финансиране на специфичното подпомагане, предвидено в член 68 от Регламент (ЕО) № 73/2009, отговаря на разликата между общата сума за специфично подпомагане, съобщена от държавите-членки, и съобщените суми, предназначени за финансиране на специфичното подпомагане в съответствие с член 69, параграф 6, буква а) от същия регламент. Когато държава-членка, прилагаща схемата за единно плащане, реши да предостави подпомагането, посочено в член 68, параграф 1, буква в), сумата, съобщена до Комисията, следва да бъде включена в тавана на схемата за единно плащане, тъй като това подпомагане е във вид на увеличение на единичната стойност и/или на броя на правата на земеделския стопанин на плащане.
- (7) За държавите-членки, които през 2011 г. прилагат схемата за единно плащане на площ, предвидена в дял V, глава 2 от Регламент (ЕО) № 73/2009, годишните финансови пакети следва да бъдат определени в съответствие с член 123, параграф 1 от същия регламент.
- (8) С оглед на яснотата следва да се публикуват максималните размери на средствата, които са на разположение на прилагащите схемата за единно плащане на площ държави-членки за предоставяне на отделни плащания за захар през 2011 г. по силата на член 126 от Регламент (ЕО) № 73/2009, определени въз основа на съобщенията от тези държави-членки.
- (9) С оглед на яснотата следва да се публикуват максималните размери на средствата, които са на разположение на прилагащите схемата за единно плащане на площ държави-членки за предоставяне на отделни плащания за плодове и зеленчуци през 2011 г. по силата на член 127 от Регламент (ЕО) № 73/2009, определени въз основа на съобщенията от тези държави-членки.

⁽¹⁾ ОВ L 30, 31.1.2009 г., стр. 16.⁽²⁾ ОВ L 316, 2.12.2009 г., стр. 1.

- (10) Следва да се публикуват бюджетните тавани за 2011 г. за прилагащите схемата за единно плащане на площ държави-членки, които са приложими за преходните плащания за плодове и зеленчуци през 2011 г. по силата на член 128, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕО) № 73/2009, въз основа на съобщенията от тези държави-членки.
- (11) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Управителния комитет за директните плащания,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

1. Бюджетните тавани за 2011 г., посочени в член 51, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 73/2009, са определени в приложение I към настоящия регламент.
2. Бюджетните тавани за 2011 г., посочени в член 87, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 73/2009, са определени в приложение II към настоящия регламент.
3. Бюджетните тавани за 2011 г., посочени в член 69, параграф 3 и член 131, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 73/2009, са определени в приложение III към настоящия регламент.
4. Бюджетните тавани за 2011 г. за подпомагането, предвидени в член 68, параграф 1, буква а), подточки i), ii), iii) и iv) и букви б) и д) от Регламент (ЕО) № 73/2009, са определени в приложение IV към настоящия регламент.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 14 юли 2011 година.

5. Сумите, които държавите-членки могат да използват в съответствие с член 69, параграф 6, буква а) от Регламент (ЕО) № 73/2009 за финансиране на специфичното подпомагане, предвидено в член 68, параграф 1 от същия регламент, са определени в приложение V към настоящия регламент.

6. Бюджетните тавани за схемата за единно плащане за 2011 г., посочени в дял III от Регламент (ЕО) № 73/2009, са определени в приложение VI към настоящия регламент.

7. Годишните финансови пакети за 2011 г., посочени в член 123, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 73/2009, са определени в приложение VII към настоящия регламент.

8. Максималните размери на средствата за финансиране за Чешката република, Унгария, Латвия, Литва, Полша, Румъния и Словакия за предоставяне през 2011 г. на отделно плащане за захар по член 126 от Регламент (ЕО) № 73/2009 са определени в приложение VIII към настоящия регламент.

9. Максималните размери на средствата за финансиране за Чешката република, Унгария, Полша и Словакия за предоставяне през 2011 г. на отделно плащане за плодове и зеленчуци по член 127 от Регламент (ЕО) № 73/2009 са определени в приложение IX към настоящия регламент.

10. Бюджетните тавани за 2011 г., посочени в член 128, параграф 1, втора алинея и параграф 2, втора алинея от Регламент (ЕО) № 73/2009, са определени в приложение X към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на седмия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Бюджетни тавани за директни плащания, които се отпускат в съответствие с членове 52, 53 и 54 от Регламент (ЕО) № 73/2009

2011 календарна година

(в хиляди евро)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Премия за овце и кози		855					21 892		600	
Допълнителна премия за овце и кози							7 184		200	
Премия за крави с бозаещи телета	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Допълнителна премия за крави с бозаещи телета	19 389		26 000			99	9 462			
Специална премия за говеждо месо		33 085						10 077		37 446
Премия за клане, възрастни животни			47 175				8 657			
Премия за клане, телета	6 384		560				946			
Домати — член 54, параграф 1				4 017			16 667			
Плодове и зеленчуци, различни от домати — член 54, параграф 2				33 025	850					

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Бюджетни тавани за директни плащания, които се предоставят в съответствие с член 87 от Регламент (ЕО) № 73/2009

2011 календарна година

(в хиляди евро)

	Испания	Франция	Италия	Нидерландия	Португалия	Финландия
— Помощ за семена	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

ПРИЛОЖЕНИЕ III

**Бюджетни тавани за специфично подпомагане, предвидени в член 68, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 73/2009
2011 календарна година**

(в хиляди евро)

Държава-членка	
Белгия	6 389
България	19 326
Чешка република	31 826
Дания	15 800
Германия	2 000
Естония	1 253
Ирландия	25 000
Гърция	108 000
Испания	247 865
Франция	456 600
Италия	316 950
Латвия	5 130
Литва	9 503
Унгария	77 290
Нидерландия	21 965
Австрия	11 900
Полша	40 800
Португалия	32 411
Румъния	25 545
Словения	11 699
Словакия	11 000
Финландия	47 555
Швеция	3 434
Обединено кралство	29 800

Бележка: Суми, съобщени от държавите-членки, за отпускане на подпомагането по член 68, параграф 1, буква в), които са включени в тавана на схемата за единно плащане.

Гърция: 30 000 хиляди евро

Словения: 4 800 хиляди евро

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Бюджетни тавани за подпомагането, предвидени в член 68, параграф 1, буква а), подточки i), ii), iii) и iv) и член 68, параграф 1, букви б) и д) от Регламент (ЕО) № 73/2009

2011 календарна година

(в хиляди евро)

Държава-членка	
Белгия	6 389
България	19 326
Чешка република	31 826
Дания	4 300
Германия	2 000
Естония	1 253
Ирландия	25 000
Гърция	78 000
Испания	178 265
Франция	272 600
Италия	147 950
Латвия	5 130
Литва	9 503
Унгария	46 164
Нидерландия	14 000
Австрия	11 900
Полша	40 800
Португалия	19 510
Румъния	25 545
Словения	6 899
Словакия	11 000
Финландия	47 555
Швеция	3 434
Обединено кралство	29 800

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Суми, които следва да бъдат използвани от държавите-членки в съответствие с член 69, параграф 6, буква а) от Регламент (ЕО) № 73/2009 за финансиране на специфичното подпомагане, предвидено в член 68, параграф 1 от същия регламент

2011 календарна година

(в хиляди евро)

Държава-членка	
Белгия	6 389
Дания	15 800
Ирландия	23 900
Гърция	70 000
Испания	144 200
Франция	74 000
Италия	144 900
Нидерландия	21 965
Австрия	11 900
Португалия	21 700
Словения	4 800
Финландия	4 762

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

**Бюджетни тавани за схемата за единно плащане
2011 календарна година***(в хиляди евро)*

Държава-членка	
Белгия	508 479
Дания	997 381
Германия	5 769 994
Ирландия	1 339 421
Гърция	2 223 798
Испания	4 676 132
Франция	7 477 752
Италия	4 048 143
Люксембург	37 679
Малта	4 726
Нидерландия	852 443
Австрия	676 748
Португалия	435 505
Словения	105 247
Финландия	521 080
Швеция	724 349
Обединено кралство	3 946 682

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

**Годишни финансови пакети за схемата за единно плащане на площ
2011 календарна година**

(в хиляди евро)

Държава-членка	
България	400 035
Чешка република	667 365
Естония	80 656
Кипър	40 902
Латвия	111 260
Литва	289 729
Унгария	958 593
Полша	2 280 455
Румъния	877 278
Словакия	292 357

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

**Максимални размери на средствата за държавите-членки, предназначени за отделно плащане за захар по член
126 от Регламент (ЕО) № 73/2009**

2011 календарна година

(в хиляди евро)

Държава-членка	
Чешка република	44 245
Латвия	3 308
Литва	10 260
Унгария	41 010
Полша	159 392
Румъния	5 051
Словакия	19 289

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

Максимални размери на средствата за държавите-членки, предназначени за отделно плащане за плодове и зеленчуци по член 127 от Регламент (ЕО) № 73/2009

2011 календарна година

(в хиляди евро)

Държава-членка	
Чешка република	414
Унгария	4 756
Полша	6 715
Словакия	690

ПРИЛОЖЕНИЕ X

Бюджетни тавани за преходните плащания в сектора на плодовете и зеленчуците по член 128 от Регламент (ЕО) № 73/2009

2011 календарна година

(в хиляди евро)

Държава-членка	Кипър	Румъния	Словакия
Домати — член 128, параграф 1		869	335
Плодове и зеленчуци, различни от домати — член 128, параграф 2	3 359		

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 681/2011 НА КОМИСИЯТА**от 14 юли 2011 година****за определяне на фиксирани стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти („Общ регламент за ООП“) ⁽¹⁾,като взе предвид Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 на Комисията от 7 юни 2011 г. за определяне на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета по отношение на секторите на плодовете и зеленчуците и на преработените плодове и зеленчуци ⁽²⁾, и по-специално член 136, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

в изпълнение на резултатите от Уругвайския кръг от многостранни търговски преговори Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 посочва критериите за определяне от страна на Комисията на фиксирани стойности при внос от трети страни за продуктите и периодите, посочени в приложение XVI, част А към същия регламент,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Фиксираните стойности при внос, посочени в член 136 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011, са определени в приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на 15 юли 2011 година.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 14 юли 2011 година.

*За Комисията,**от името на председателя,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Генерален директор на Генерална дирекция
„Земеделие и развитие на селските райони“⁽¹⁾ ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.⁽²⁾ ОВ L 157, 15.6.2011 г., стр. 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Фиксирани стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци

(EUR/100 kg)

Код по КН	Кодове на трети страни ⁽¹⁾	Фиксирана вносна стойност
0702 00 00	AL	49,0
	AR	19,4
	EC	19,4
	MK	50,0
	ZZ	34,5
0707 00 05	AR	22,0
	TR	105,8
	ZZ	63,9
0709 90 70	AR	24,9
	EC	26,5
	TR	110,5
	ZZ	54,0
0805 50 10	AR	60,9
	TR	64,0
	UY	70,0
	ZA	76,3
	ZZ	67,8
0808 10 80	AR	132,6
	BR	78,0
	CA	106,0
	CL	95,5
	CN	87,0
	EC	60,7
	NZ	111,4
	US	170,2
	ZA	95,9
	ZZ	104,1
	0808 20 50	AR
AU		75,6
CL		86,0
CN		46,2
NZ		118,4
ZA		98,6
ZZ		93,1
0809 10 00	AR	75,0
	TR	224,8
	XS	138,6
	ZZ	146,1
0809 20 95	TR	312,3
	ZZ	312,3
0809 40 05	BA	62,0
	EC	75,9
	ZZ	69,0

⁽¹⁾ Номенклатура на страните, определена с Регламент (ЕО) № 1833/2006 на Комисията (ОВ L 354, 14.12.2006 г., стр. 19). Код „ZZ“ означава „друг произход“.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 682/2011 НА КОМИСИЯТА**от 14 юли 2011 година****относно определянето на минималния размер на митото в отговор на подаването на тържни оферти за първата частична покана за участие в търг в рамките на тържната процедура, открита с Регламент за изпълнение (ЕС) № 634/2011**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета от 22 октомври 2007 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и относно специфични разпоредби за някои земеделски продукти („Общ регламент за ООП“) ⁽¹⁾, и по-специално член 187 във връзка с член 4 от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент за изпълнение (ЕС) № 634/2011 ⁽²⁾ се открива постоянна тържна процедура за внос на захар, попадаща под код по КН 1701 с намалено мито за пазарната 2010—2011 година.
- (2) Съгласно член 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 634/2011, според броя получени тържни оферти в отговор на частични покани за участие в търг, Комисията или определя минимално мито, или решава да не го определи за всеки осемцифрен код по КН.
- (3) На базата на получените тържни оферти в отговор на първата частична покана за участие в търг се определя минимално мито за някои осемцифрени кодове за захар

по КН, попадаща под код по КН 1701, и не се определя минимално мито за останалите осемцифрени кодове за захар, попадаща под код по КН 1701.

- (4) С цел да се подаде бърз сигнал към пазара и да се гарантира ефективното управление на мярката, настоящият регламент следва да влезе в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
- (5) Управителният комитет за общата организация на селскостопанските пазари не е представил становище в срока, определен от неговия председател,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Относно първата частична покана за участие в търг в рамките на тържните процедури, открити с Регламент за изпълнение (ЕС) № 634/2011, за които важи срокът за подаване на тържни оферти до 13 юли 2011 г., се определя или не минимално мито по осемцифрените кодове за захар, попадаща под код по КН 1701, както е предвидено в приложението към настоящия регламент.

*Член 2*Настоящият регламент влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 14 юли 2011 година.

За Комисията,
от името на председателя,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Генерален директор на Генерална дирекция
„Земеделие и развитие на селските райони“

⁽¹⁾ ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 170, 30.6.2011 г., стр. 21.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Минимални мита

(EUR/тон)

Осемцифрен код по КН	Минимално мито
1	2
1701 11 10	131,11
1701 11 90	150,00
1701 12 10	X
1701 12 90	X
1701 91 00	X
1701 99 10	217,00
1701 99 90	180,00

(—) Не се определя минимално мито (отхвърлени са всички оферти).

(X) Няма оферти.

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 14 юли 2011 година

за поправка на Директива 2010/19/ЕС за изменение, за целите на привеждане в съответствие с техническия прогрес в областта на системите срещу пръски на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета, на Директива 91/226/ЕИО на Съвета и Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изменението на приложенията към Директива 2007/46/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

(2011/415/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) ⁽¹⁾, и по-специално член 39, параграф 2 от нея,

като има предвид, че:

- (1) При приемането на Директива 2010/19/ЕС на Комисията от 9 март 2010 г. за изменение, за целите на привеждане в съответствие с техническия прогрес в областта на системите срещу пръски на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета, на Директива 91/226/ЕИО на Съвета и Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ е възникнала грешка. С Директива 2010/19/ЕС бяха въведени хармонизирани изисквания по отношение на системите срещу пръски за всички категории превозни средства, обхванати от Директива 91/226/ЕИО на Съвета ⁽³⁾. Съответно приложения IV и XI към Директива 2007/46/ЕО бяха също изменени в посочената директива за целите на привеждане в съответствие с техническия прогрес. Тъй като приложенията бяха вече заменени с Регламент (ЕО) № 1060/2008 на Комисията от 7 октомври 2008 г. за замяна на приложения I, III, IV, VI, VII, XI и XV към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на

системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) ⁽⁴⁾, и изменени с няколко регламента, техните последващи изменения също би следвало да бъдат направени посредством регламент. Следователно с оглед яснотата на правната уредба е целесъобразно да се поправи Директива 2010/19/ЕС.

- (2) Поради това член 2 от Директива 2010/19/ЕО следва да се заличи.
- (3) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Техническия комитет по моторните превозни средства,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Член 2 от Директива 2010/19/ЕО се заличава.

Член 2

Настоящото решение влиза в сила от деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Съставено в Брюксел на 14 юли 2011 година.

За Комисията

Председател

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 72, 20.3.2010 г., стр. 17.

⁽³⁾ ОВ L 103, 23.4.1991 г., стр. 5.

⁽⁴⁾ ОВ L 292, 31.10.2008 г., стр. 1.

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 14 юли 2011 година

за одобряване на някои изменени програми за ликвидиране и мониторинг на болести по животните и зоонози за 2011 г. и за изменение на Решение 2010/712/ЕС по отношение на финансовото участие на Съюза за някои програми, одобрени с посоченото решение

(нотифицирано под номер С(2011) 4993)

(2011/416/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Решение 2009/470/ЕО на Съвета от 25 май 2009 г. относно разходите във ветеринарната област ⁽¹⁾, и по-специално член 27, параграфи 5 и 6 от него,

като има предвид, че:

(1) С Решение 2009/470/ЕО се установяват процедурите, уреждащи финансовото участие на Съюза в програмите за ликвидиране, контрол и мониторинг на болестите по животните и зоонозите.

(2) В Решение 2008/341/ЕО на Комисията от 25 април 2008 г. за определяне на критерии на Общността за национални програми за ликвидирането, контрола и мониторинга на някои болести по животните и зоонози ⁽²⁾ се предвижда, че за да бъдат одобрени съгласно финансовите мерки на Съюза, представените от държавите-членки програми трябва да отговарят най-малко на критериите, определени в приложението към посоченото решение.

(3) С Решение 2010/712/ЕС на Комисията от 23 ноември 2010 г. за одобряване на годишните и многогодишните програми за ликвидиране, контрол и мониторинг на някои болести по животните и зоонози, представени от държавите-членки за 2011 г. и следващите години, и за одобряване на финансовото участие на Съюза за тези програми ⁽³⁾ се одобряват някои национални програми и се определят размерът и максималната стойност на финансовото участие на Съюза за всяка програма, представена от държавите-членки.

(4) След появата на огнища на болестта син език Испания представи изменена програма за мониторинг и ликвидиране на тази болест с цел въвеждане на задължителна ваксинация срещу серотип 8 в някои региони.

(5) След появата на болестта бяс в някои зони на границата с Полша Словакия представи изменена програма за ваксинация за ликвидиране на болестта с оглед разширяване на обхвата на зоната, в която се разпространяват примамките.

(6) Полша и Финландия представиха изменени програми за ликвидиране на болестта бяс с цел включване на дейности, свързани с ваксинацията по орален път, в някои зони от съседни трети държави, граничещи със Съюза, с оглед защитата на Съюза от повторно въвеждане на болестта бяс чрез преминаването на заразени животни през общите граници.

(7) Комисията направи оценка на изменените програми, представени от Испания, Полша, Словакия и Финландия както от ветеринарна, така и от финансова гледна точка. Беше установено, че посочените програми отговарят на съответното ветеринарно законодателство на Съюза, и в частност на критериите, посочени в Решение 2008/341/ЕО.

(8) Изменените програми, представени от Испания, Полша, Словакия и Финландия, следователно трябва да бъдат одобрени.

(9) В Решение 2010/712/ЕС се предвижда Словакия да получи финансово участие от Съюза за включените в годишната програма за ликвидиране на болестта бяс в тази държава-членка дейности по ваксинация по орален път, които се изпълняват в гранични зони от съседни трети държави. В допълнение в посоченото решение се предвижда Литва да получи финансово участие от Съюза за включените в многогодишната програма за ликвидиране на болестта бяс в тази държава-членка дейности по ваксинация по орален път, които се изпълняват в гранични зони от съседни трети държави.

(10) Следователно е целесъобразно също да се предвиди финансово участие от страна на Съюза за онези части от програмите за ликвидиране на болестта бяс в Полша и Финландия, които се изпълняват в гранични зони от съседни трети държави, граничещи със Съюза.

⁽¹⁾ ОВ L 155, 18.6.2009 г., стр. 30.

⁽²⁾ ОВ L 115, 29.4.2008 г., стр. 44.

⁽³⁾ ОВ L 309, 25.11.2010 г., стр. 18.

- (11) Одобряването с настоящото решение на представените от Полша и Финландия изменени програми за ликвидиране на болестта бяс има отражение върху одобрените с Решение 2010/712/ЕС суми, необходими за изпълнение на програмите на посочените държави-членки. Следователно максималната сума на финансово участие на Съюза за програмите за ликвидиране на болестта бяс в Полша и Финландия, определена с посоченото решение, трябва да бъде съответно коригирана.
- (12) Поради това Решение 2010/712/ЕС следва да бъде съответно изменено.
- (13) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по хранителната верига и здравето на животните,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Изменената програма за мониторинг и ликвидиране на болестта син език, представена от Испания на 1 февруари 2011 г., се одобрява за периода от 1 януари 2011 г. до 31 декември 2011 г.

Член 2

Изменените програми за ликвидиране на болестта бяс, представени от Полша на 5 април 2011 г., от Словакия на 13 декември 2010 г. и от Финландия на 12 април 2011 г., се одобряват за периода от 1 януари 2011 г. до 31 декември 2011 г.

Член 3

Член 10 от Решение 2010/712/ЕС се изменя, както следва:

1. В параграф 2 буква в) се заменя със следното:

„в) не надвишава следните стойности:

- i) 1 800 000 EUR за България;
- ii) 620 000 EUR за Естония;

- iii) 1 450 000 EUR за Унгария;
- iv) 7 110 000 EUR за Полша;
- v) 5 000 000 EUR за Румъния;
- vi) 700 000 EUR за Словакия;
- vii) 200 000 EUR за Финландия.“

2. Параграф 4 се заменя със следното:

„4. Чрез дерогация от параграфи 2 и 3, за тези части от програмите на Полша, Словакия и Финландия, които ще бъдат изпълнявани извън техните територии, финансовото участие на Съюза:

- a) се предоставя само за разходите за закупуване и разпространение на ваксини за орално приложение и примамки;
- b) възлиза на 100 %; и
- v) не надвишава:
 - i) 630 000 EUR за Полша;
 - ii) 250 000 EUR за Словакия;
 - iii) 65 000 EUR за Финландия.“

Член 4

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 14 юли 2011 година.

За Комисията
John DALLI

Член на Комисията

ПОПРАВКИ**Поправка на Решение 2011/332/ОВППС на Съвета от 7 юни 2011 година за изменение на Решение 2011/137/ОВППС относно ограничителни мерки с оглед на положението в Либия**

(Официален вестник на Европейския съюз L 149 от 8 юни 2011 г.)

На страница 10 в член 1 текстът на новия параграф 2а от член 6 от Решение 2011/137/ОВППС

вместо: „2а. Забраната за предоставяне на финансови средства, финансови активи или икономически ресурси на лицата или образуванията, посочени в параграф 1, буква б), доколкото тя се прилага спрямо пристанищните власти, не пречи до 15 юли 2011 г. да се изпълняват договори, сключени преди датата на влизане в сила на настоящото решение, с изключение на договорите, свързани с нефт, газ и рафинирани продукти.“

да се чете: „2а. Забраната за предоставяне на финансови средства, финансови активи или икономически ресурси на лицата или образуванията, посочени в параграф 1, буква б), доколкото тя се прилага спрямо пристанищните власти, не пречи до 15 юли 2011 г. да се изпълняват договори, сключени преди 7 юни 2011 г., с изключение на договорите, свързани с нефт, газ и рафинирани продукти.“

ЦЕНИ ЗА АБОНАМЕНТ ЗА 2011 г. (без ДДС, с включени разходи за стандартна доставка)

Официален вестник на ЕС, серии L + C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	1 100 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, на хартиен носител + годишно сборно издание на DVD	на 22 официални езика на ЕС	1 200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	770 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, месечно издание на DVD (сборно издание)	на 22 официални езика на ЕС	400 EUR за годишен абонамент
Притурка към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане), DVD, едно издание на седмица	многоезичен: на 23 официални езика на ЕС	300 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C — Конкурси	на език(езици) в зависимост от конкурса	50 EUR за годишен абонамент

Абонамент за *Официален вестник на Европейския съюз*, издаван на официалните езици на Европейския съюз, може да се направи за 22 езикови версии. Един абонамент включва сериите L (Законодателство) и C (Информация и известия).

За всяка езикова версия се прави отделен абонамент.

Съгласно Регламент (ЕО) № 920/2005 на Съвета, публикуван в Официален вестник L 156 от 18 юни 2005 г., според който институциите на Европейския съюз временно не са задължени да съставят всички актове на ирландски език и да ги публикуват на този език, изданията на Официален вестник на ирландски език се разпространяват отделно.

Абонаментът за притурката към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане) включва всички 23 официални езикови версии в едно общо многоезиково DVD.

Абонатите на *Официален вестник на Европейския съюз* имат право, след заявка, да получат различните приложения към Официален вестник без допълнително заплащане. Информация за публикуването на приложенията се предоставя чрез съобщения за читателите, включени в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Продажби и абонаменти

Абонаментът за различните платени периодични издания, като например *Официален вестник на Европейския съюз*, може да бъде направен чрез всички наши търговски представители.

Списъкът на търговските представители е достъпен на адрес:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_bg.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготвителните законодателни актове.

За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>

