

Den Europæiske Unions Tidende

L 185



Dansk udgave

Retsforskrifter

54. årgang

15. juli 2011

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ændring af forordning (EU) nr. 691/2010 ⁽¹⁾ 1
- ★ Kommissionens forordning (EU) nr. 678/2011 af 14. juli 2011 om erstatning af bilag II og ændring af bilag IV, IX og XI til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (Rammedirektiv) ⁽¹⁾ 30
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 679/2011 af 14. juli 2011 om ændring af forordning (EF) nr. 1974/2006 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1698/2005 om støtte til udvikling af landdistrikterne fra Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) 57
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 680/2011 af 14. juli 2011 om fastsættelse for 2011 af budgetlofterne for visse ordninger for direkte støtte, jf. Rådets forordning (EF) nr. 73/2009 62
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 681/2011 af 14. juli 2011 om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager 72

Pris: 4 EUR

(Fortsættes på omslagets anden side)

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 682/2011 af 14. juli 2011 om den minimumstold, der skal fastsættes for den første dellicitation inden for rammerne af den licitation, der blev indledt ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 634/2011	74
---	----

AFGØRELSER

2011/415/EU:

- ★ **Kommissionens afgørelse af 14. juli 2011 om berigtigelse af Kommissionens direktiv 2010/19/EU om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling inden for afskærmningssystemer til visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, af Rådets direktiv 91/226/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF for så vidt angår ændringen af bilagene til direktiv 2007/46/EF ⁽¹⁾**

2011/416/EU:

- ★ **Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 14. juli 2011 om godkendelse af visse ændrede programmer for udryddelse og overvågning af dyresygdomme og zoonoser for 2011 og om ændring af afgørelse 2010/712/EU for så vidt angår EU-tilskuddet til programmer, der blev godkendt ved nævnte afgørelse (meddelt under nummer K(2011) 4993).....**

Berigtigelser

- ★ **Berigtigelse til Rådets afgørelse 2011/332/FUSP af 7. juni 2011 om ændring af afgørelse 2011/137/FUSP om restriktive foranstaltninger på baggrund af situationen i Libyen (EUT L 149 af 8.6.2011)**



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 677/2011

af 7. juli 2011

om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ændring af forordning (EU) nr. 691/2010

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) ⁽¹⁾, særlig artikel 11,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (»luftrumsforordningen«) ⁽²⁾, særlig artikel 6, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Forordning (EF) nr. 551/2004 har til formål at understøtte konceptet om et gradvist mere integreret operativt luftrum som led i den fælles transportpolitik og at fastlægge fælles procedurer for udformning, planlægning og styring, så lufttrafikstyringen kan foregå effektivt og sikkert. Netfunktionerne er beregnet på at støtte initiativer på nationalt plan og i funktionelle luftrumsblokke.
- (2) Netfunktionerne bør være en forsyningspligtighed, der leveres til det europæiske luftfartsnet og bidrager til en bæredygtig udvikling af lufttransportsystemet ved at sikre den krævede ydelse, kompatibilitet og koordinering af aktiviteterne, herunder for at sikre den optimale anvendelse af sparsomme ressourcer.
- (3) Udformningen af det europæiske rutenet og koordineringen af sparsomme ressourcer, jf. forordning (EF) nr. 551/2004, berører ikke medlemsstaternes suverænitet over deres luftrum og medlemsstaternes krav vedrørende den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsanliggender, jf. forordning (EF) nr. 549/2004.

(4) Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 676/2002/EF af 7. marts 2002 om et frekvenspolitisk regelsæt i Det Europæiske Fællesskab (frekvenspolitikbeslutningen) ⁽³⁾ skaber en politisk og juridisk ramme for dette område.

(5) Der oprettes et upartisk og ansvarligt organ (netadministratoren), der skal udføre de opgaver, der er nødvendige for udøvelsen af netfunktionerne, jf. forordning (EF) nr. 551/2004.

(6) Det europæiske rutenet bør udformes med henblik på at optimere ruterne ud fra et gate til gate-perspektiv i alle faser af flyvningen under særlig hensyntagen til flyvningernes effektivitet og miljøaspekter.

(7) Arbejdet inden for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og Eurocontrol med udformning af ruter og forvaltning af frekvenser og transponderkoder til sekundære overvågningsradarer (SSR) anerkendes og skal anvendes som grundlag for optimering og drift af nettet på EU-niveau.

(8) Medlemsstaternes forpligtelser over for ICAO med hensyn til ruteudformning og forvaltning af SSR-transponderkoder skal overholdes og gennemføres mere effektivt for netværket, idet koordinering og bistand varetages af netadministratoren.

(9) Tildelingen af frekvenser sker inden for Den Internationale Telekommunikationsunion (ITU). Medlemsstaterne har et ansvar for at fremhæve behovene hos den civile luftfart og derefter anvende de ressourcer, der er bevilget til lufttrafikken i almindelighed, optimalt.

(10) ICAO har udviklet vejledninger, der er relevante for SSR-transponderkode- og radiofrekvensfunktionerne og driver et system til registrering af frekvenstildelingerne til lufttrafik i almindelighed i ICAO's Europa-region, som i øjeblikket forvaltes af Eurocontrol.

⁽¹⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

⁽³⁾ EFT L 108 af 24.4.2002, s. 1.

- (11) I henhold til forordning (EF) nr. 551/2004 skal der vedtages detaljerede gennemførelsesbestemmelser for at koordinere og harmonisere processer og procedurer med henblik på at forbedre effektiviteten af frekvensforvaltningen inden for luftfarten og en central funktion til koordinering af hurtig identifikation og afhjælpning af frekvensbehov for at understøtte nettets udformning og drift.
- (12) Eftersom lufttrafikregulering (ATFM) er en integrerende del af nettets funktioner, er der behov for en hensigtsmæssig henvisning til Kommissionens forordning (EU) nr. 255/2010 af 25. marts 2010 om fælles regler for lufttrafikregulering ⁽¹⁾.
- (13) Idet netforvaltningens effektivitet afhænger af, at netfunktionerne kan tages i brug øjeblikkeligt, har medlemsstaterne allerede overdraget driften af ATFM til Eurocontrol.
- (14) Det er gavnligt at lade et enkelt organ koordinere de forskellige netfunktioner med henblik på at udvikle konsekvente kort- og langsigtede optimeringsløsninger på netniveau i henhold til præstationsmålene. Men netfunktionerne bør leveres af netadministratoren og på medlemsstatsniveau og inden for de funktionelle lufttrumsblokke i henhold til ansvarsfordelingen i denne forordning.
- (15) Netadministratoren skal inddrages i aspekter vedrørende lufttrafikstyring (ATM) -planer, -foranstaltninger og -præstationer i medlemsstaterne eller i de funktionelle lufttrumsblokke, navnlig når det kan forventes, at det vil have eller vil kunne have betydelige følger for nettets præstationer.
- (16) Begivenhederne i forbindelse med Eyjafjallajökull-vulkanens udbrud i april 2010 har vist behovet for at oprette en central enhed, der kan gå i spidsen og koordinere forvaltningen af afbødningsforanstaltninger på lokalt og regionalt plan og på netværksplan for at sikre, at man kan reagere rettidigt på fremtidige krisesituationer, der påvirker lufttrafikken.
- (17) Der skal foregå koordinering mellem netfunktionerne og de operationer, der tilrettelægges inden for de funktionelle lufttrumsblokke.
- (18) Der skal gennemføres effektive høringer af interessenter på nationalt plan, inden for de funktionelle lufttrumsblokke og på netniveau.
- (19) Lufthavnene er indgange og udgange i nettet og yder dermed et centralt bidrag til nettets generelle præstationer, og derfor bør netfunktionerne via EU's observationscenter for lufthavnskapacitet kobles til lufthavnsoperatører, der fungerer som koordinatører for flytrafikken på jorden med henblik på at optimere kapaciteten på jorden og dermed forbedre nettets samlede kapacitet.
- (20) Gennemførelsen af netfunktionerne berører ikke gennemførelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne ⁽²⁾.
- (21) Med behørig hensyntagen til effektiviteten af militære operationer er det civile/militære samarbejde og den civile/militære koordination af største vigtighed for at nå de krævede mål. Selvom beslutninger vedrørende indhold, omfang og gennemførelse af militæroperationer og uddannelse inden for den operationelle flyvekontrolordning ikke hører under EU's kompetence, er det vigtigt at dække grænsefladerne mellem disse operationer og operationer, der er omfattet af denne forordning, af hensyn til sikkerheden og den gensidige effektivitet.
- (22) Netfunktionerne påvirkes ikke af artikel 13 i forordning (EF) nr. 549/2004, der har til formål at beskytte væsentlige sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser eller en fleksibel anvendelse af luftrummet, jf. artikel 7 i forordning (EF) nr. 551/2004.
- (23) Netfunktionerne skal stilles til rådighed på en omkostningseffektiv måde, idet man navnlig skal undgå dobbeltarbejde og dermed gøre det muligt at levere disse funktioner til reducerede eller i det mindste ikke højere krav i form af finansiering eller menneskelige ressourcer i medlemsstaterne inden for rammerne af denne forordning sammenlignet med situationen inden udnævnelsen af en netadministrator.
- (24) Kommissionen bør sikre det fornødne tilsyn med netadministratoren.
- (25) Sikkerhedskravene for netfunktionerne skal være på et niveau, der er sammenligneligt med Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (agenturet) krav til levering af tjenester til flytrafikken. Disse krav samt kravene til sikkerhedstilsyn bør fastlægges.
- (26) Hensynet til og inddragelsen af tredjelande i udformningen og gennemførelsen af netfunktionerne bør bidrage til at styrke den fælleseuropæiske dimension af det fælles europæiske luftrum.
- (27) Netfunktionerne kan udvides i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004.
- (28) Gennemførelsen af netfunktionerne skal være omfattet af specifikke præstationsmål. Derfor skal Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 af 29. juli 2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester ⁽³⁾ ændres i overensstemmelse hermed. Disse præstationsmål kan videreudvikles ud fra de praktiske erfaringer med anvendelsen af præstationsordningen.

⁽¹⁾ EUT L 80 af 26.3.2010, s. 10.

⁽²⁾ EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 201 af 3.8.2010, s. 1.

- (29) Forordning (EF) nr. 691/2010 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (30) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Det Fælles Luftrum —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Denne forordning indeholder detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004 for at sikre en optimal udnyttelse af luftrummet i det fælles europæiske luftrum og sikre, at brugerne af luftrummet kan benytte deres foretrukne ruter og samtidig sikre maksimal adgang til luftrummet og luftfartstjenesterne.

2. I forbindelse med netadministration finder denne forordning navnlig anvendelse på medlemsstaterne, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (agenturet), brugere af luftrummet, udbydere af luftfartstjenester, lufthavnsoperatører, slot-koordinatører i lufthavne og -driftsorganisationer på nationalt plan eller inden for funktionelle luftrumsblokke.

3. I henhold til artikel 1, stk. 3, i forordning (EF) nr. 551/2004 og med forbehold af statslige flyoperationer i henhold til artikel 3 i Chicago-konventionen om international civil luftfart skal medlemsstaterne anvende denne forordning i luftrum, der hører under deres ansvarsområde i ICAO EUR- og AFI-regioner.

4. I henhold til artikel 13 i forordning (EF) nr. 549/2004 forhindrer denne forordning ikke medlemsstaterne i at gennemføre foranstaltninger i det omfang, dette er nødvendigt for at sikre væsentlige sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning finder definitionerne i artikel 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 anvendelse.

Endvidere forstås ved:

- 1) »lufthavnsoperatør«: »lufthavnsdriftsorganet« som defineret i artikel 2, litra j), i forordning (EØF) nr. 95/93
- 2) »slot-koordinatører i lufthavn«: den stilling, der oprettes i koordinerede lufthavne i medfør af forordning (EØF) nr. 95/93
- 3) »udformning af luftrum«: proces, der bidrager til opnåelse af netrelaterede præstationsmål og varetægelse af luftrumsbrugernes behov samt til at sikre eller øge det opnåede sikkerhedsniveau og øge luftrummet kapacitet og miljøresultater

gennem udvikling og gennemførelse af avancerede navigationsfunktioner og teknikker, forbedrede rutenet og tilhørende sektoropdeling, optimerede luftrumsstrukturer og kapacitetsforbedrende ATM-procedurer

- 4) »reservering af luftrum«: midlertidig reservering af et nærmere afgrænset udsnit af luftrummet udelukkende eller særligt til brug for bestemte kategorier af brugere
- 5) »luftrumsrestriktion«: et nærmere afgrænset udsnit af luftrummet, hvor der på bestemte tidspunkter kan udføres aktiviteter, der er farlige for flyvninger (et »fareområde«), eller et sådant luftrum over en stats landområder eller territorialfarvande, inden for hvilke flyvning kun må foregå på visse nærmere angivne betingelser (et »restriktionsområde«), eller et luftrum over en stats landområder eller territorialfarvande, inden for hvilket flyvning er forbudt (»forbudt område«)
- 6) »luftrumsstruktur«: et bestemt udsnit af luftrummet, der skal sikre, at luftfartøjer kan operere sikkert og optimalt
- 7) »luftrumsudnyttelse«: måden, luftrummet anvendes på operativt
- 8) »repræsentant for luftrumsbrugerne«: enhver juridisk person eller enhed, der repræsenterer interesserne hos en eller flere kategorier af luftfartstjenestebrugere
- 9) »frekvensbånd til flytrafik«: post i tabellen over frekvenstil-delinger i ITU's radioreglement for et givet frekvensbånd, hvor der tildeles frekvenser til lufttrafikken i almindelighed
- 10) »ATC-sektor«: en afgrænset del af luftrummet, som en tilknyttet flyveleder har ATC-ansvar for på et givet tidspunkt
- 11) »ATS-rute«: en specificeret del af luftrumsstrukturen, der er udformet med henblik på at kanalisere den trafikstrøm, der er nødvendig for levering af luftfartstjenester
- 12) »civil/militær koordination«: interaktion mellem civile og militære myndigheder og komponenter af lufttrafikregulering, der er nødvendige for at garantere en sikker, effektiv og harmonisk udnyttelse af luftrummet
- 13) »betinget rute (CDR)«: ATS-rute, der kun er tilgængelig for planlægning af flyvninger og brug på bestemte betingelser
- 14) »fælles beslutningstagning«: proces, hvor beslutninger træffes i løbende interaktion og høring med medlemsstaterne, operationelle interessenter og eventuelle andre aktører
- 15) »netkrise«: situation, hvor der ikke kan leveres luftfartstjenester på det nødvendige niveau, hvilket medfører et større tab af netkapacitet eller en større ubalance mellem nettets kapacitet og efterspørgsel eller en større fejl i informationsstrømmen i en eller flere dele af nettet som følge af en usædvanlig og uforudset situation

- 16) »plan for forbedring af det europæiske rutenet«: plan udarbejdet af netadministratoren i samarbejde med de operationelle interessenter, som omfatter resultatet af de operationelle aktiviteter i forbindelse med udformning af rutenet på kort og mellemlang sigt i henhold til de vejledende principper i strategiplanen for nettet
- 17) »Free Route Airspace«: specifikt luftrum, inden for hvilket brugerne frit kan planlægge deres ruter mellem et indgangspunkt og et udgangspunkt uden henvisning til ATS-rutenettet
- 18) »frekvenstildeling«: tilladelse fra en medlemsstat til at benytte en radiofrekvens eller radiofrekvenskanal under bestemte omstændigheder
- 19) »påvirkning af nettet«: i forbindelse med radiofrekvensfunktionen, der er fastsat i bilag II, en situation, hvor tildelingen af en radiofrekvens vil forstyrre, forhindre eller afbryde funktionen af en eller flere radiofrekvenstildelinger på nettet eller vil forhindre den optimale udnyttelse af luftfartens frekvensbånd som beskrevet i denne forordning
- 20) »flere rutemuligheder«: muligheden for, at luftrumsbrugeren kan benytte mere end én rutemulighed på ATS-rutenettet
- 21) »tredjelande«: ikke-medlemsstater, der er medlemmer af Eurocontrol eller har indgået en aftale med EU om gennemførelse af det fælles europæiske luftrum eller deltager i en funktional luftrumsblok
- 22) »netadministrator«: organ oprettet i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004 til at udføre de opgaver, der beskrives i denne artikel og i denne forordning
- 23) »netoperationsplan«: plan, som netadministratoren udarbejder i samarbejde med de operationelle interessenter for at tilrettelægge sine operationelle aktiviteter på kort og mellemlang sigt i henhold til de vejledende principper i strategiplanen for nettet. For så vidt angår udformningen af det europæiske rutenet, den (ERND)-specifikke del af netoperationsplanen, omfatter den planen for forbedring af det europæiske rutenet
- 24) »netstrategiplan«: plan udarbejdet af netadministratoren i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan i samarbejde med medlemsstaterne og de operationelle interessenter, hvori man fastlægger de styrende principper for nettets drift og dets langsigtede perspektiv
- 25) »driftsorganisation«: en organisation, der er ansvarlig for de tekniske tjenester, som støtter lufttrafik-, kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester
- 26) »operationelle krav«: nettets krav med hensyn til sikkerhed, kapacitet og effektivitet
- 27) »operationelle interessenter«: civile og militære brugere af luftrummet, civile og militære udbydere af luftfartstjenester, lufthavnsoperatører, slot-koordinatører i lufthavne og driftsorganisationer og eventuelle andre interessentgrupper, der betragtes som relevante for de individuelle funktioner
- 28) »sektorkonfiguration«: ordning, der kombinerer de sektorer, der er udformet og bedst egnede til at opfylde de operationelle krav og adgangen til luftrummet
- 29) »brugerønsket rute«: ønsket rute, som flyoperatørerne på tidspunktet for udformning af luftrummet erklærer opfylder deres behov.

KAPITEL II

TILRETTELÆGGELSE OG FORVALTNING AF NETFUNKTIONER

Artikel 3

Oprettelse af netadministrator

1. Der oprettes et upartisk og ansvarligt organ (netadministratoren), der skal udføre de opgaver, der er nødvendige for udøvelsen af netfunktionerne, jf. artikel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004 og bilagene til denne forordning.

2. Netadministratoren udnævnes for en periode, der er sammenfaldende med referenceperioderne for præstationsordningen, jf. artikel 7, stk. 1, i forordning (EU) nr. 691/2010. Perioden skal være tilstrækkelig lang til, at netadministratoren kan opbygge erfaring i udøvelsen af disse funktioner. Den må ikke være kortere end to referenceperioder og kan forlænges.

3. Udnævnelsen af netadministratoren sker ved Kommissionens afgørelse efter høring af Udvalget for Det Fælles Luftrum i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 549/2004 og senest tre måneder efter vedtagelsen af denne forordning. Denne afgørelse skal indeholde kravene til udnævnelsen, herunder finansiering og betingelser for ophævelsen. Kommissionen skal ved udgangen af den i stk. 2 omtalte referenceperiode vurdere, hvorvidt disse betingelser er overholdt.

4. Netadministratoren har til opgave at:

a) udforme det europæiske rutenet, jf. bilag I

b) koordinere de sparsomme ressourcer, navnlig:

i) radiofrekvenser inden for frekvensbånd til luftfarten, som anvendes af lufttrafikken i almindelighed, jf. bilag II, og

ii) SSR-transponderkoder, jf. bilag III.

Kommissionen kan overdrage andre funktioner til netadministratoren, jf. artikel 6, stk. 3, eller stk. 4, litra c), i forordning (EF) nr. 551/2004.

5. Netadministratoren skal ligeledes varetage ATFM-funktionen, jf. artikel 6, stk. 6, i forordning (EF) nr. 551/2004 og forordning (EU) nr. 255/2010.

Artikel 4

Netadministratorens opgaver

1. Til støtte for udførelsen af funktionerne i artikel 3 skal netadministratoren udføre følgende opgaver med henblik på at sikre en løbende forbedring af netoperationerne i det fælles europæiske luftrum for at bidrage til opnåelse af de EU-dækkende præstationsmål, jf. forordning (EU) nr. 691/2010, og navnlig:

- a) udvikle, vedligeholde og gennemføre en netstrategiplan som defineret i artikel 5 i overensstemmelse med præstationsordningen i forordning (EU) nr. 691/2010 og den europæiske ATM-masterplan samt under hensyntagen til relevante ICAO-luftfartsplaner
- b) fastlægge de nærmere detaljer i netstrategiplanen gennem en netoperationsplan, som beskrives nærmere i artikel 6, under hensyntagen til særlige EU-dækkende præstationsmål, der vedrører tre- til femårige, årlige, sæsonbestemte, ugentlige og daglige perioder
- c) udvikle et integreret europæisk rutenetdesign som beskrevet i bilag I
- d) varetage den centrale funktion med koordination af radiofrekvenser i henhold til artikel 6, stk. 4, litra b), i forordning (EF) nr. 551/2004 og som beskrevet i bilag II til denne forordning
- e) koordinere forbedringen af tildelingsprocessen for SSR-transponderkoder som beskrevet i bilag III
- f) tilrettelægge forvaltningen og anvendelsen af funktionerne og navnlig varetage forpligtelserne som den centrale enhed for ATFM
- g) anvende en konsolideret og koordineret fremgangsmåde for alle planlægningsmæssige og operationelle aktiviteter på nettet, herunder overvågning og forbedring af dets samlede ydeevne
- h) yde støtte til krisestyring i nettet
- i) støtte de forskellige operationelle interessenter med de forpligtelser, de er pålagt, i forbindelse med udøvelsen af lufttrafikreguleringssystemer (ATM) og/eller luftfartstjenestestrukturer (ANS) og procedurer i henhold til den europæiske ATM-masterplan
- j) yde støtte til enheder, der har til opgave at efterforske ulykker og hændelser inden for civil luftfart eller at analysere situationer efter anmodning fra disse enheder inden for rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 ⁽¹⁾

k) sikre koordination med andre regioner og tredjelande, som ikke deltager i netadministratorens arbejde.

2. Netadministratoren bidrager til gennemførelsen af præstationsordningen i henhold til forordning (EU) nr. 691/2010.

3. Med henblik på udførelsen af sine opgaver skal netadministratoren sikre følgende:

- a) adgang til, drift af og deling af værktøjer, processer og konsekvente data, der kan anvendes i den samarbejdsbaserede beslutningsproces på netniveau, herunder, men ikke begrænset til, systemer til behandling af flyveplaner og dataadministration
- b) fremme og koordinering af samarbejdet mellem operationelle interessenter og støtte til disse interessenter i forbindelse med udrulning og gennemførelse af planerne og de tilhørende netforanstaltninger efter en samarbejdsbaseret beslutningsproces
- c) en hensigtsmæssig operationel koordination, samt optimering, interoperabilitet og sammenkobling inden for sit ansvarsområde
- d) koordinering af ændringsforslag til relevante ICAO-dokumenter vedrørende netfunktionerne
- e) rapportering i henhold til artikel 20 af alle operationelle præstationsaspekter, herunder sparsomme ressourcer
- f) en hensigtsmæssig forbindelse til andre transportformer.

4. Netadministratoren skal efterkomme ad hoc-anmodninger om information, rådgivning, analyse eller andre tilsvarende hjælpeopgaver i forbindelse med de forskellige funktioner på anmodning af Kommissionen eller agenturet.

Artikel 5

Netstrategiplan

1. Som retningslinjer på længere sigt skal netadministratoren udvikle, vedligeholde og gennemføre en netstrategiplan, der skal være sammenfaldende med referenceperioden som defineret i artikel 7, stk. 1, i forordning (EU) nr. 691/2010. Den skal indeholde præstationsplanens mål for den næste referenceperiode og en oversigt over fremtidige referenceperioder.

2. Netstrategiplanen skal indeholde de oplysninger, der er fastsat i bilag IV.

3. Netstrategiplanen skal sigte mod at opfylde præstationsmålene for netfunktioner, der er fastsat i forordning (EU) nr. 691/2010.

⁽¹⁾ EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35.

4. Netstrategiplanen skal om nødvendigt ajourføres.

Artikel 6

Netoperationsplan

1. Med henblik på at gennemføre netstrategiplanen på operationelt niveau udarbejder netadministratoren en detaljeret netoperationsplan.
2. Netoperationsplanen skal indeholde de oplysninger, der er fastsat i bilag V.
3. Netoperationsplanen skal navnlig fastsætte foranstaltninger til opnåelse af de EU-dækkende præstationsmål, der er fastsat i forordning (EU) nr. 691/2010, der omfatter en tre- til femårig, årlig, sæsonbestemt, ugentlig og daglig periode.
4. Netoperationsplanen skal omfatte militære krav, hvis disse stilles til rådighed af medlemsstaterne.
5. Netoperationsplanen skal omfatte planen for forbedring af det europæiske rutenet og tilsvarende for radiofrekvenser og SSR-transponderkoder.
6. I netoperationsplanen identificeres operationelle begrænsninger, flaskehalse, forbedringer og løsninger til genopretning eller afhjælpning.
7. Luftfartstjenesteudøvere, funktionelle luftrumsblokke og lufthavnsoperatører skal sikre, at deres operationsplaner er i overensstemmelse med netoperationsplanen. Netadministratoren sikrer konsekvensen i netoperationsplanen.
8. Netoperationsplanen ajourføres regelmæssigt under hensyntagen til enhver relevant udvikling i netfunktionernes krav og behov.

Artikel 7

Netadministratorens kompetencer

1. Med forbehold af medlemsstaternes ansvar skal netadministratoren ved udførelsen af sine opgaver indføre individuelle foranstaltninger, der udspringer af den samarbejdsbaserede beslutningsproces. De berøres af disse foranstaltninger, skal gennemføre dem.
2. Når en medlemsstats ansvar forhindrer indførelsen af sådanne individuelle foranstaltninger, fremsender netadministratoren sagen til Kommissionen med henblik på yderligere behandling.
3. Netadministratoren anbefaler også foranstaltninger om andre spørgsmål, der er nødvendige af hensyn til nettets præstationer.
4. Netadministratoren træffer inden for sit ansvarsområde foranstaltninger med henblik på at sikre opfyldelsen af de gældende EU-dækkende præstationsmål, jf. artikel 9 i forordning (EU) nr. 691/2010.
5. Netadministratoren indsamler, konsoliderer og analyserer alle relevante data, som identificeres i bilag I-VI. Disse data skal fremsendes til Kommissionen, agenturet eller evalueringsorganet som anført i forordning (EU) nr. 691/2010.

Artikel 8

Forbindelser med operationelle interessenter

1. Med henblik på at udføre sine opgaver med overvågning og forbedring af nettets overordnede præstationer udvikler netadministratoren hensigtsmæssige samarbejdsformer, jf. artikel 15, med de operationelle interessenter.
2. De operationelle interessenter sikrer, at de foranstaltninger, der gennemføres på lokalt plan eller inden for funktionelle luftrumsblokke, er forenelige med dem, der via den samarbejdsorienterede beslutningsproces gennemføres på netniveau.
3. De operationelle interessenter stiller de relevante data, der står opført i bilag I til VI, til rådighed for netadministratoren, idet alle frister, fuldstændighedskrav eller præcisionskrav, som er aftalt med netadministratoren i forbindelse med levering af de pågældende data, overholdes.
4. Operationelle interessenter, der berøres af de individuelle foranstaltninger, som netadministratoren træffer i henhold til artikel 7, stk. 1, kan anmode om en revision af sådanne foranstaltninger senest fem hverdage efter deres vedtagelse. Anmodningen om revision medfører ikke suspendering af de individuelle foranstaltninger.
5. Netadministratoren bekræfter eller ændrer de pågældende foranstaltninger inden for fem hverdage eller inden for 48 timer i tilfælde af en netkrise.

Artikel 9

Forbindelser med medlemsstaterne

1. Ved udførelsen af sine opgaver tager netadministratoren behørigt hensyn til medlemsstaternes ansvar.
2. Medlemsstaterne skal underrette netadministratoren, hvis deres suverænitet og ansvar forhindrer indførelsen af individuelle foranstaltninger i henhold til artikel 7, stk. 1.
3. Når medlemsstaterne er involveret i operationelle problemer vedrørende netfunktionerne, skal disse være en del af den samarbejdsbaserede beslutningsproces og implementere de resultater, der aftales i denne proces på nationalt plan.

Artikel 10

Relationer med funktionelle luftrumsblokke

1. Medlemsstaterne skal sikre et tæt samarbejde og koordinering mellem den funktionelle luftrumsblok og netadministratoren, f.eks. på strategisk planlægningsniveau og den taktiske daglige trafik- og kapacitetsforvaltning.
2. Med henblik på at lette den operationelle sammenkobling mellem funktionelle luftrumsblokke indfører netadministratoren i tæt samarbejde med alle de funktionelle luftrumsblokke harmoniserede processer, procedurer og grænseflader, herunder ændringer af aspekter vedrørende netadministratorens aktiviteter.

3. Medlemsstater, der samarbejder i en funktionel luftrumsblok, skal sørge for, at der formuleres konsoliderede synspunkter vedrørende netfunktionerne.

4. Luftfartstjenesteudøvere, der samarbejder i en funktionel luftrumsblok, skal sørge for, at der formuleres konsoliderede synspunkter vedrørende de operationelle aspekter af netfunktionerne.

5. Forud for etableringen af en funktionel luftrumsblok skal medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøverne samarbejde med henblik på at formulere konsoliderede synspunkter om aspekter vedrørende netadministratorens aktiviteter.

Artikel 11

Civilt-militært samarbejde

1. Netadministratoren sikrer, at der findes hensigtsmæssige ordninger, der giver mulighed for og understøtter en hensigtsmæssig koordinering med de nationale militære myndigheder.

2. Medlemsstaterne skal sikre, at militæret inddrages på en hensigtsmæssig måde i alle aktiviteter vedrørende netfunktionerne.

3. Medlemsstaterne sikrer en hensigtsmæssig repræsentation af de militære luftfartstjenesteudøvere og militære brugere af luftrummet i alle operationelle og høringsrelaterede ordninger, som netadministratoren etablerer.

4. Funktionen for europæisk rutenetdesign skal udøves med forbehold af reservationerne eller restriktionerne for en del af luftrummet til eksklusiv eller specifik brug af medlemsstaterne. Netadministratoren tilskynder til og koordinerer adgangen til betingede ruter gennem disse områder i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 2150/2005 ⁽¹⁾.

Artikel 12

Generelle krav til netfunktioner

Netadministratoren sikrer opfyldelse af de generelle krav til netfunktioner som beskrevet i bilag VI. Disse krav er gældende fra datoen for vedtagelsen af udnævnelsesbeslutningen, og netadministratoren skal overholde dem inden for 12 måneder fra denne dato.

KAPITEL III

FORVALTNING AF NETFUNKTIONER

Artikel 13

Samarbejdsbaseret beslutningstagning

1. Netfunktionerne forvaltes gennem samarbejdsbaseret beslutningstagning.

2. En samarbejdsbaseret beslutningsproces skal omfatte:

- a) en høringsproces i henhold til artikel 14
- b) detaljerede samarbejdsformer og processer for de i artikel 15 beskrevne operationer.

3. Med henblik på at vedtage foranstaltninger vedrørende forvaltningen af netfunktionerne og overvåge deres præstationer opretter netadministratoren et netadministrationsorgan, jf. artikel 16.

4. Når netadministratoren konstaterer, at hans handlinger forhindres af en eller flere parter, henvises sagen til løsning i netadministrationsorganet.

Artikel 14

Høringsproces

1. Der indføres en proces for afholdelse af hensigtsmæssige og regelmæssige høringer af medlemsstater og operationelle interessenter.

2. Høringen skal være fokuseret på de detaljerede samarbejdsformer, jf. artikel 15, netstrategiplanen, netoperationsplanen, fremskridt med gennemførelse af planerne, rapporter til Kommissionen samt eventuelle operationelle spørgsmål.

3. Høringsprocessen kan variere afhængig af de individuelle netfunktioners karakter. Med henblik på at sikre, at de lovgivningsmæssige spørgsmål kan løses, skal medlemsstaterne inddrages, når dette er nødvendigt.

4. Når interessenterne ikke er tilfredse med høringen, henvises spørgsmålet først til den relevante høringsordning på det individuelle funktionsniveau. Når problemet ikke kan løses på det individuelle funktionsniveau, henvises det til netadministrationsorganet med henblik på løsning.

Artikel 15

Detaljerede samarbejdsformer og processer for operationer

1. Netadministratoren udarbejder detaljerede samarbejdsformer og processer for operationer med henblik på at løse planlægningsmæssige og operationelle aspekter, navnlig under hensyntagen til de individuelle netfunktioners særtræk og behov som specificeret i bilag I-VI.

2. Netadministratoren sikrer, at de detaljerede samarbejdsformer og processer for operationer indeholder regler for underretning af de berørte parter.

3. Disse detaljerede samarbejdsformer og processer for operationer skal overholde adskillelsen mellem levering af tjenester og reguleringsspørgsmål samt sikre, at medlemsstaterne inddrages efter behov.

Artikel 16

Netadministrationsorgan

1. Netadministrationsorganet er ansvarligt for følgende:

- a) godkendelse af netstrategiplanen forud for vedtagelsen i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 549/2004
- b) godkendelse af de tre- til femårige og de årlige netoperationsplaner

⁽¹⁾ EUT L 342 af 24.12.2005, s. 20.

- c) godkendelse af de samarbejdsbaserede beslutningsprocesser, høringsprocesserne samt de detaljerede samarbejdsformer og processer for operationer for netfunktionerne efter en positiv udtalelse fra Udvalget for Det Fælles Luftrum
- d) godkendelse af forretningsordenen for krisekoordineringsscellen for europæisk luftfart, jf. artikel 18, stk. 4, efter en positiv udtalelse fra Udvalget for Det Fælles Luftrum
- e) overvågning af fremskridtene med gennemførelsen af planerne og behandling af eventuelle afvigelser fra de oprindelige planer
- f) overvågning af høringsprocessen med operationelle interesser
- g) overvågning af aktiviteter vedrørende forvaltningen af netfunktionerne
- h) overvågning af netadministratorens aktiviteter i forbindelse med netkriser
- i) godkendelse af årsrapporten, jf. artikel 20. Denne rapport skal omfatte, men er ikke begrænset til gennemførelse af netstrategiplanen og netoperationsplanen
- j) løsning af problemer, der ikke er løst på det individuelle netfunktionsniveau
- k) vurdering af, hvorvidt netadministratoren besidder de nødvendige kompetencer, ressourcer og upartiskhed til på en selvstændig måde at udføre de opgaver, som denne har fået tildelt, herunder ordninger for sikkerhed, ansvar og nødplaner
- l) godkendelse af netadministratorens årlige budget efter en positiv udtalelse fra Udvalget for Det Fælles Luftrum
- m) godkendelse af forretningsordenen efter en positiv udtalelse fra Udvalget for Det Fælles Luftrum
- n) behandling af eventuelle andre spørgsmål, som det finder relevante.

2. Følgende medlemmer har stemmeret i netadministrationsorganet:

- a) en repræsentant for luftfartstjenesteudøverne for hver funktionel luftrumsblok, som er oprettet eller under oprettelse, med i alt fire stemmer til alle luftfartstjenesteudøvere
- b) fire repræsentanter for kommercielle og ikkekommercielle civile brugere af luftrummet
- c) to repræsentanter for lufthavnsoperatørerne og
- d) to repræsentanter for militæret som luftfartstjenesteudøvere og brugere af luftrummet.

3. Følgende er også medlemmer af netadministrationsorganet:

- a) formanden, som udnævnes på grundlag af sin tekniske kompetence og ekspertise efter forslag fra Kommissionen, især på grundlag af forslag fra de stemmeberettigede medlemmer af netadministrationsorganet og efter en positiv udtalelse fra Udvalget for Det Fælles Luftrum
- b) en repræsentant for Kommissionen
- c) en repræsentant fra Eurocontrol og
- d) en repræsentant for netadministratoren.

4. Medlemmerne skal have en stedfortræder.

5. De stemmeberettigede medlemmer af netadministrationsorganet udnævnes efter forslag fra deres organisationer og efter en positiv udtalelse fra Udvalget for Det Fælles Luftrum.

6. Kommissionen kan udpege uafhængige og anerkendte eksperter som rådgivere. Disse fungerer som privatpersoner og repræsenterer en bred vifte af fagområder, der vedrører væsentlige aspekter af netfunktionerne. Stater, der deltager i netadministratorens arbejde, skal fremsætte forslag til kandidater.

7. De medlemmer, der er anført i stk. 3, litra a), b) og c), skal have ret til at afvise forslag, der påvirker:

- a) medlemsstaternes suverænitet og ansvar, navnlig vedrørende den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsanliggender som beskrevet i artikel 13 i forordning (EF) nr. 549/2004
- b) netadministrationsorganets aktiviteters forenelighed med målene og målsætningerne for denne forordning
- c) netadministrationsorganets upartiskhed og ligevægt.

8. De i stk. 1 nævnte dokumenter vedtages af netadministrationsorganet med simpelt flertal blandt de stemmeafgivende medlemmer.

9. Når det ikke kan nå til enighed om spørgsmål af stor betydning for nettet, henviser netadministrationsorganet sagen til Kommissionen med henblik på videre foranstaltninger. Kommissionen underretter Udvalget for Det Fælles Luftrum.

Artikel 17

Udvalget for Det Fælles Luftrums rolle

1. Netadministratoren forelægger reguleringsspørgsmål for Kommissionen, som underretter Udvalget for Det Fælles Luftrum om disse spørgsmål.

2. Udvalget for Det Fælles Luftrum afgiver udtalelse om:

- a) udnævnelse af netadministratoren
- b) udnævnelse af formanden for netadministrationsorganet

- c) udnævnelse af de stemmeberettigede medlemmer af netadministrationsorganet
- d) netadministrationsorganets forretningsorden
- e) netstrategiplanen og navnlig planens målsætninger i de tidlige faser
- f) udnævnelse af netadministratoren
- g) forretningsordenen for krisekoordineringscellen for europæisk luftfart og
- h) de samarbejdsbaserede beslutningsprocesser, høringsprocesserne samt de detaljerede samarbejdsformer og processer for operationer vedrørende netfunktionerne.

3. Udvalget for Det Fælles Luftrum kan underrette Kommissionen, når det ikke kan nå til enighed om spørgsmål af stor betydning for nettet.

KAPITEL IV

STYRING AF NETKRISER

Artikel 18

Oprettelse af krisekoordineringscellen for europæisk luftfart

1. Forvaltningen af netkriser fremmes gennem oprettelse af en krisekoordineringscelle for europæisk luftfart (EACCC).
2. De faste medlemmer af EACCC bliver en repræsentant for den medlemsstat, der har formandskabet for Rådet, en repræsentant for Kommissionen, en repræsentant for agenturet, en repræsentant for Eurocontrol, en repræsentant for militæret, en repræsentant for luftfartstjenesteedøverne, en repræsentant for lufthavnene og en repræsentant for luftrumsbrugerne.
3. EACCC's sammensætning kan udvides fra sag til sag med eksperter afhængigt af arten af den pågældende krise.
4. EACCC udformer sin egen forretningsorden, som skal godkendes af netadministrationsorganet.
5. Netadministratoren stiller de nødvendige ressourcer til rådighed for EACCC's oprettelse og drift.

Artikel 19

Netadministratorens og EACCC's ansvar

1. Netadministratoren er sammen med EACCC's medlemmer ansvarlig for at aktivere og deaktivere EACCC.
2. Netadministratoren har ansvaret for følgende med støtte fra EACCC:
 - a) koordinering af forvaltningen af reaktionen på netkrisen i henhold til EACCC's forretningsorden, herunder et tæt samarbejde med tilsvarende strukturer i medlemsstaterne

- b) støtte til aktivering og koordinering af nødplaner på medlemsstatsniveau
- c) udarbejdelse af afbødningsforanstaltninger på netniveau for at sikre en rettidig reaktion på sådanne netkriser for at beskytte og sikre nettets fortsatte og sikre funktion. Med henblik herpå skal netadministratoren gøre følgende:
 - i) overvåge netsituationen for netkriser døgnet rundt
 - ii) sikre en effektiv informationsforvaltning og -formidling gennem videresendelse af præcise, rettidige og konsekvente data til støtte for indførelsen af risikoforvaltningsprincipper og -processer i beslutningsprocesserne
 - iii) lette en organiseret indsamling og centraliseret lagring af disse data
- d) når det er hensigtsmæssigt, gøre Kommissionen, agenturet eller medlemsstaterne opmærksom på mulighederne for yderligere støtte for at afhjælpe krisen, herunder kontakter til operatører for andre transportformer, der kan identificere og gennemføre intermodale løsninger, og
- e) overvågning og rapportering om løsning af netkriser og bæredygtighed.

KAPITEL V

OVERVÅGNING, RAPPORTERING OG TILSYN

Artikel 20

Overvågning og rapportering

1. Netadministratoren indfører en procedure for løbende overvågning af følgende:
 - a) nettets operationelle præstationer
 - b) indførte foranstaltninger og præstationsresultater opnået af de operationelle interessenter og stater
 - c) effektiviteten af de enkelte funktioner, der er omfattet af denne forordning.
2. Den løbende overvågning skal identificere enhver potentiel afvigelse fra netstrategiplanen og netoperationsplanerne. De operationelle interessenter skal bistå netadministratoren i denne overvågningsopgave ved at udføre visse opgaver, herunder men ikke begrænset til levering af data.
3. Netadministratoren fremsender hvert år en rapport til Kommissionen og agenturet om de foranstaltninger, han har truffet med henblik på at udføre sine opgaver. Rapporten skal omhandle individuelle netfunktioner samt den samlede situation for nettet og hænge nøje sammen med indholdet i netstrategiplanen og netoperationsplanen. Kommissionen underretter Udvalget for Det Fælles Luftrum.

Artikel 21

Netadministratorens opgaver

Kommissionen skal med bistand fra agenturet, for så vidt angår sikkerhedsmæssige spørgsmål, føre tilsyn med netadministratoren, navnlig med hensyn til kravene i denne forordning og den øvrige EU-lovgivning. Kommissionen aflægger en årlig rapport til Udvalget for Det Fælles Luftrum, eller når den specifikt anmodes om det.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 22

Forbindelser med tredjelande

Tredjelande kan deltage i netadministratorens arbejde sammen med deres operationelle interessenter.

Artikel 23

Finansiering af netadministratoren

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til finansiering af de netfunktioner, der er overdraget til netadministratoren baseret på luftfartsafgifter. Netadministratoren fastlægger sine udgifter på en gennemsigtig måde.

Artikel 24

Ansvar

Netadministratoren indfører ordninger, der dækker hans ansvar ved udførelsen af hans opgaver. Den metode, der anvendes til at sikre denne dækning, skal stå i rimeligt forhold til det potentielle tab og de potentielle skader under hensyntagen til netadministratorens juridiske status og den gældende kommercielle forsikringsdækning.

Artikel 25

Revision

Kommissionen reviderer effektiviteten ved udøvelsen af netfunktionerne senest den 31. december 2013 og herefter med regelmæssige mellemrum under hensigtsmæssig hensyntagen til præstationsordningens referenceperiode, jf. forordning (EU) nr. 691/2010.

Artikel 26

Ændring af forordning (EU) nr. 691/2010

Forordning (EU) nr. 691/2010 ændres således:

1) I artikel 3, stk. 3, indsættes som litra m):

»m) vurdering af netadministratorens præstationsplan, herunder dens overensstemmelse med de EU-dækkende præstationsmål.«

2) Som artikel 5a indsættes:

»Artikel 5a

Netadministrator

1. Netadministratoren, oprettet i henhold til artikel 3 i Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 (*), skal udføre følgende opgaver i forbindelse med præstationsordningen:

- a) bistå Kommissionen med at levere relevant input til udarbejdelsen af EU-dækkende præstationsmål forud for referenceperioden og til overvågning i løbet af referenceperioden. Netadministratoren henleder navnlig Kommissionens opmærksomhed på eventuelle betydelige og vedvarende fald i den operationelle præstation
- b) i medfør af artikel 20, stk. 5, give Kommissionen adgang til alle data som anført i bilag IV
- c) bistå medlemsstater og luftfartstjenesteudøvere med at nå deres præstationsmål i referenceperioderne
- d) udarbejde en præstationsplan, der skal vedtages som led i netstrategiplanen inden udgangen af de enkelte referenceperioder. Præstationsplanen offentliggøres og skal:
 - i) indeholde et præstationsmål på miljøområdet, der stemmer overens med de EU-dækkende præstationsmål for hele referenceperioden med årlige værdier, der skal anvendes til overvågningsformål
 - ii) indeholde præstationsmål for andre relevante og centrale præstationsområder, der stemmer overens med de EU-dækkende præstationsmål for hele referenceperioden med årlige værdier, der skal anvendes til overvågningsformål
 - iii) indeholde en beskrivelse af de foranstaltninger, der er planlagt med henblik på at nå målene
 - iv) om nødvendigt, eller når dette besluttet af Kommissionen, indeholde supplerende nøgleindikatorer og mål.

(*) EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1«

3) I artikel 17 indsættes følgende stk. 2a:

»2a. Kommissionen overvåger netadministratorens gennemførelse af præstationsplanen. Hvis målene ikke nås inden for referenceperioden, iværksætter Kommissionen de passende foranstaltninger, der er fastlagt i præstationsplanen, med henblik på at afhjælpe situationen. Til dette formål anvendes de årlige værdier i præstationsplanen.«

4) Punkt 3 og 4 i bilag III affattes således:

»3. Miljø

Ruteføring: Finder ikke anvendelse i den første referenceperiode. I den anden referenceperiode vurdering af den proces for ruteføring, der er anvendt i præstationsplanen, og dennes overensstemmelse med netadministratorens udarbejdelse af planen for forbedring af det europæiske rutenet.

4. Kapacitet

Forsinkelsesgrad: Sammenligning af den forventede grad af ATFM-forsinkelse en route, som anvendes i præstationsplanerne, med en referenceværdi hentet fra kapacitetsplanlægningsprocessen i Eurocontrol og i netadministratorens netoperationsplan.«

Artikel 27

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen for dens offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 7. juli 2011.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

BILAG I

FUNKTIONEN FOR UDFORMNING AF DET EUROPÆISKE RUTENET (ERND)

DEL A

Mål

1. Funktionen for udformning af det europæiske rutenet (ERND) skal varetage følgende:
 - a) udforme en plan for forbedring af det europæiske rutenet for at opnå en sikker og effektiv afvikling af flytrafikken under skyldig hensyntagen til miljøpåvirkningen
 - b) inden for planen for forbedring af det europæiske rutenet lette udviklingen af en luftrumsstruktur, der sikrer det nødvendige niveau for sikkerhed, kapacitet, fleksibilitet, tilpasningsevne, miljøpræstationer og problemfri levering af hurtige luftfartstjenester under skyldig hensyntagen til de sikkerhedsmæssige behov og forsvarrets behov
 - c) sikre regional sammenkobling og interoperabilitet inden for det europæiske rutenet i ICAO EUR-regionen og de tilstødende ICAO-regioner.
2. Udarbejdelsen af en plan for forbedringen af det europæiske rutenet skal ske i henhold til en samarbejdsbaseret beslutningsproces. Planen for forbedring af det europæiske rutenet skal udgøre den ERND-specifikke del af netoperationsplanen og indeholde detaljerede regler for gennemførelsen af ERND-delen af netstrategiplanen.
3. Medlemsstaterne bærer fortsat ansvaret for den detaljerede udvikling, godkendelse og indførelse af luftrumsstrukturerne for det luftrum, de har ansvaret for.

DEL B

Planlægningsprincipper

1. Med forbehold af medlemsstaternes suverænitet over luftrummet og medlemsstaternes krav vedrørende den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsanliggender udarbejder netadministratoren, medlemsstaterne, tredjelande, luftrumsbrugerne, funktionelle luftrumsblokke og luftfartstjenesteudøvere som en del af de funktionelle luftrumsblokke eller individuelt ved hjælp af en samarbejdsbaseret beslutningsproces planen for forbedring af det europæiske rutenet med anvendelse af de principper for udformning af luftrummet, der er fastsat i dette bilag. Planen for forbedring af det europæiske rutenet skal opfylde de præstationsmål, der fastsættes for netadministratoren i præstationsordningen.
2. Den samarbejdsbaserede beslutningsproces skal understøttes af hensigtsmæssige permanente, detaljerede samarbejdsformer, som netadministratoren fastlægger på ekspertniveau med deltagelse af alle interessenter. Høringerne vil blive afholdt med mellemrum, der afspejler behovene i funktionen for udformning af det europæiske rutenet.
3. For at sikre den hensigtsmæssige sammenhæng i planen for forbedring af det europæiske rutenet skal netadministratoren og medlemsstaterne medtage tredjelande i den samarbejdsbaserede beslutningsproces i henhold til artikel 22. Der skal sikres et hensigtsmæssigt samarbejde mellem, på den ene side, netadministratoren og de detaljerede samarbejdsformer på ekspertniveau, der understøtter udviklingen af planen for forbedring af det europæiske rutenet og, på den anden side, de relevante samarbejdsaftaler på ICAO-ekspertniveau, der dækker forbedringer af rutenettet i grænsefladen.
4. Planen for forbedring af det europæiske rutenet er en rullende plan, der skal afspejle alle de elementer, der er nødvendige for at sikre, at det europæiske luftrum udformes som en samlet enhed og opfylder de gældende præstationsmål.
5. Planen skal omfatte følgende:
 - a) fælles overordnede principper suppleret med tekniske specifikationer for udformning af luftrummet
 - b) militære krav til luftrummet
 - c) et aftalt europæisk rutenet og, hvor det er muligt, en luftrumsstruktur med fri ruteføring med henblik på at opfylde alle brugerkrav med detaljer vedrørende alle projekter for ændring af luftrummet

- d) brugsregler og tilgængelighed for rutenet og luftrum med fri ruteføring
 - e) angivelser af den anbefalede ATC-sektoropdeling som støtte for den ATS-luftrumsstruktur, der skal udformes, beslutes og gennemføres af medlemsstaterne
 - f) retningslinjer for luftrumsadministration
 - g) en defineret tidsplan for udviklingen
 - h) tidsplan for en fælles publikations- og gennemførelsescyklus gennem netoperationsplanen og
 - i) en oversigt over den nuværende og forventede netsituation, herunder forventede præstationer baseret på nuværende og aftalte planer.
6. Netadministratoren sikrer indførelsen af hensigtsmæssige ordninger inden for alle aktiviteter for at give mulighed for civil/militær koordinering inden for den samarbejdsbaserede beslutningsproces.
7. Netadministratoren, medlemsstaterne, de funktionelle luftrumsblokke og luftfartstjenesteudøvere som en del af de funktionelle luftrumsblokke eller individuelt sikrer en konsekvent integration af de projekter for udformning af luftrummet, der er aftalt via den samarbejdsbaserede beslutningsproces, i planen for forbedring af det europæiske rutenet.
8. Medlemsstaterne og de funktionelle luftrumsblokke skal forud for gennemførelsen af nationale og funktionelle luftrumsblokke sikre, at projekterne for udformning af luftrummet er forenelige og i overensstemmelse med planen for forbedring af det europæiske rutenet og koordineres med de stater, der påvirkes af dem, og netadministratoren.
9. Oplysningerne om de ændringer til projekter, der kræver overensstemmelseskontrol, og som skal stilles til rådighed for netadministratoren, omfatter, men er ikke begrænset til:
- a) ændringer af ruteføringen
 - b) ændringer af ruteretningen
 - c) ændringer af ruteformål
 - d) beskrivelse af luftrum med fri ruteføring, herunder tilhørende brugsregler
 - e) regler for og tilgængelighed af ruteanvendelsen
 - f) ændringer i vertikale eller horisontale sektorafgrænsninger
 - g) tilføjelse eller fjernelse af betydende punkter
 - h) ændringer af luftrumsanvendelsen på tværs af grænserne
 - i) ændringer af koordinaterne for betydende punkter
 - j) ændringer, der påvirker dataoverførsel
 - k) ændringer, der påvirker data, der offentliggøres i luftfartspublikationer
 - l) ændringer af godkendelser vedrørende udformning og anvendelse af luftrummet.
10. I forbindelse med dette bilag skal netadministratoren og medlemsstaterne gennem den samarbejdsbaserede beslutningsproces udarbejde fælles forslag til ændring af de relevante ICAO-dokumenter. Ved ændringer af ICAO-dokumenter vedrørende ATS-ruter over åbent hav skal medlemsstaterne navnlig anvende de gældende ICAO-koordineringsprocedurer.
11. Netadministrator, medlemsstater, luftrumsbrugere, lufthavsoperatører, funktionelle luftrumsblokke og luftfartstjenesteudøvere som en del af funktionelle luftrumsblokke eller individuelt skal gennem den samarbejdsbaserede beslutningsproces løbende revidere planen for forbedring af det europæiske rutenet for at tage højde for nye eller ændrede krav til luftrummet. Der vil blive sikret løbende koordinering med de militære myndigheder.

DEL C

Principper for udformning af luftrum

1. Ved udarbejdelsen af planen for forbedring af det europæiske rutenet skal netadministratoren, medlemsstaterne, tredjelande, funktionelle luftrumsblokke og luftfartstjenesteudøvere som en del af funktionelle luftrumsblokke eller individuelt inden for den samarbejdsbaserede beslutningsproces overholde følgende principper for udformning af luftrummet:
 - a) oprettelse og konfigurerings af luftrumsstrukturer skal baseres på operationelle krav uanset nationale grænser eller grænser for de funktionelle luftrumsblokke eller FIR-grænser og skal ikke nødvendigvis følge skillelinjen mellem det øvre og det nedre luftrum
 - b) udformningen af luftrumsstrukturerne skal være en gennemsigtig proces, hvor man fremlægger de trufne beslutninger og begrundelsen for disse, idet man tager hensyn til kravene fra alle brugere og kombinerer sikkerheds-, kapacitets- og miljømæssige aspekter samt tager skyldigt hensyn til militære behov og behov i forbindelse med den nationale sikkerhed
 - c) det nuværende og fremtidige trafikbehov på netniveau og lokalt niveau og præstationsmålene udgør inputtet til planen for forbedring af det europæiske rutenet med henblik på at tilfredsstille behovet hos de vigtigste trafikstrømme og lufthavne
 - d) sikre vertikale og horisontale forbindelser, herunder terminalluftrum og luftrumsstrukturen ved grænsefladen
 - e) muligheden for, at flyvninger kan afvikles ad eller så tæt som muligt på brugerens ønskede ruter og flyveprofiler i flyvningens en route-fase
 - f) accept af vurdering og mulig udarbejdelse af alle forslag til luftrumsstrukturer, herunder luftrum med fri ruteføring, flere rutemuligheder og CDR, der modtages fra interessenter, der har operationelle krav i det pågældende område
 - g) ved udformningen af luftrumsstrukturer, herunder luftrum med fri ruteføring og ATC-sektorer skal der tages hensyn til eksisterende eller foreslåede luftrumsstrukturer, der er udpeget til aktiviteter, der kræver reservering eller begrænsninger af luftrummet. I den forbindelse oprettes der udelukkende strukturer, der er i overensstemmelse med FUA. Sådanne strukturer harmoniseres og gøres så vidt muligt konsekvente over hele det europæiske net
 - h) udarbejdelsen af ATC-sektorudformningen indledes med den krævede rute eller justeringer af trafikstrømme inden for en løbende proces, der kan sikre kompatibilitet mellem ruter eller trafikstrømme og sektorer
 - i) ATC-sektorer skal udformes med henblik på at muliggøre sektorkonfigurationer, der opfylder trafikstrømmenes behov og kan tilpasses en variabel trafikefterspørgsel
 - j) der indgås aftaler om levering af tjenester i de tilfælde, hvor ATC-sektorerne af operationelle grunde skal udformes, så de overskrider landegrænser eller grænser for funktionelle luftrumsblokke eller FIR-grænser.
2. Netadministratoren, medlemsstaterne, funktionelle luftrumsblokke og luftfartstjenesteudøvere som en del af funktionelle luftrumsblokke eller individuelt skal gennem den samarbejdsbaserede beslutningsproces sikre, at følgende principper finder anvendelse i forbindelse med udnyttelsen af luftrummet og kapacitetsforvaltningen:
 - a) luftrumsstrukturerne skal planlægges med henblik på at lette en fleksibel og relevant udnyttelse og administration af luftrummet, for så vidt angår ruteføringsmuligheder, sektorkonfigurationsordninger og konfiguration af andre luftrumsstrukturer
 - b) luftrumsstrukturerne skal give mulighed for indførelse af yderligere ruteføringsmuligheder, idet man samtidig sikrer deres kompatibilitet (kapacitetshensyn og begrænsninger på sektorudformning).

DEL D

Løbende overvågning af opfyldelsen af præstationsmål på netniveau

1. For at sikre regelmæssige forbedringer af præstationerne gennemfører netadministrator i tæt samarbejde med stater, funktionelle luftrumsblokke og operationelle interessenter en regelmæssig revision af effektiviteten af gennemførelsen af luftrumsstrukturerne.

2. Denne revision skal omfatte, men er ikke begrænset til:

- a) udviklingen i trafikefterspørgsel
 - b) præstationer og begrænsninger af kapacitet og flyvningernes effektivitet inden for stater, funktionelle luftrumsblokke eller på netniveau
 - c) udviklingen af aspekter vedrørende udnyttelse af luftrummet fra både et civilt og militært perspektiv
 - d) evaluering af sektoropdelingen og de anvendte sektorkonfigurationer
 - e) evaluering af luftrumsstrukturernes integritet og kontinuitet
 - f) at underrette Kommissionen i tilfælde, hvor de krævede afhjælpende foranstaltninger rækker ud over netadministratorens kompetencer.
-

BILAG II

RADIOFREKVENSFUNKTIONEN

DEL A

Krav til udøvelse af funktionen

1. Medlemsstaterne udnævner en ansvarlig person, myndighed eller organisation som national frekvensadministrator med ansvar for at sikre, at frekvenstilldelinger foretages, ændres og frigives i henhold til denne forordning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og netadministratoren om navn og adresse på disse personer senest fire måneder efter vedtagelsen af denne forordning.
2. Netadministratoren forbereder og koordinerer netrelaterede strategiske frekvensaspekter, der skal dokumenteres hensigtsmæssigt i netstrategiplanen og netoperationsplanen. Netadministratoren bistår Kommissionen og medlemsstaterne ved udarbejdelse af fælles synspunkter på luftfartsområdet for at sikre koordinerede bidrag fra medlemsstaterne i internationale fora og navnlig Den Europæiske Konference af Post- og Teleadministrationer (CEPT) og Den Internationale Telekommunikationsunion (ITU).
3. Netadministratoren gennemfører efter anmodning fra de(n) nationale frekvensadministrator(er) foranstaltninger i samarbejde med Kommissionen og CEPT for at afhjælpe problemer med andre brancher.
4. De nationale frekvensadministratorer indberetter sager om radiointerferens, der påvirker det europæiske luftfartsnet, til netadministratoren. Netadministratoren registrerer, at de er forekommet og bistår ved vurderingen af dem. Netadministratoren skal på anmodning af de(n) nationale frekvensadministrator(er) koordinere eller yde den/dem nødvendig støtte til at løse eller afhjælpe sådanne sager, herunder foranstaltninger i samarbejde med Kommissionen og CEPT.
5. Netadministratoren udarbejder og vedligeholder et centralt register, der er beregnet til lagring af alle oplysninger om tildeling af radiofrekvenser som beskrevet i punkt 14.
6. Medlemsstaterne kan gøre brug af det centrale register til at overholde deres administrative forpligtelser til registrering af frekvenstilldeling i forhold til ICAO.
7. Netadministratoren og de nationale frekvensadministratorer videreudvikler og forbedrer frekvensadministrationsprocedurer, planlægningskriterier, datasæt og processer til optimering af den almindelige lufttrafiks brug og udnyttelse af radiofrekvenserne. Netadministratoren foreslår videre disse på regionalt niveau efter anmodning fra medlemsstaterne.
8. Når der er behov for en frekvenstilldeling, skal ansøgeren indgive en ansøgning til den relevante nationale frekvensadministrator, herunder alle relevante data samt en begrundelse.
9. De nationale frekvensadministratorer og netadministratoren vurderer og prioriterer frekvensansøgninger ud fra operationelle krav og aftalte kriterier. Desuden skal deres indvirkning på nettet vurderes af netadministratoren i samarbejde med de nationale frekvensadministratorer. Netadministratoren udarbejder disse kriterier i samarbejde med de nationale frekvensadministratorer senest 12 måneder efter vedtagelsen af denne forordning og vedligeholder og ajourfører dem herefter efter behov.
10. Hvis der er tale om påvirkning af nettet, skal netadministratoren identificere egnede frekvenser med henblik på at imødekomme ansøgningen under hensyntagen til følgende krav:
 - a) behovet for at levere sikre kommunikations-, navigations- og overvågningsinfrastruktur tjenester
 - b) behovet for at optimere anvendelsen af radiofrekvensressourcerne
 - c) behovet for omkostningseffektiv, retfærdig og gennemsigtig adgang til radiofrekvenserne
 - d) de operationelle krav fra ansøgeren/ansøgerne og operationelle interessenter
 - e) den forventede fremtidige efterspørgsel efter radiofrekvenser og
 - f) bestemmelserne i ICAO's European Frequency Management Manual.

11. Hvis der er tale om påvirkning af nettet, skal de nationale frekvensadministratorer identificere egnede frekvenser med henblik på at imødekomme ansøgningen under hensyntagen til kravene i punkt 10.
12. Når en frekvensanmodning ikke kan efterkommes, kan de nationale frekvensadministratorer anmode netadministratoren om at foretage en specifik frekvenssøgning. Med henblik på at identificere en løsning for de nationale frekvensadministratorer kan netadministratoren med bistand fra de nationale frekvensadministratorer foretage en specifik undersøgelse af frekvensanvendelsessituationen i det pågældende geografiske område.
13. Den nationale frekvensadministrator tildeler de(n) egnede frekvens(er), som identificeres i punkt 10, 11 eller 12.
14. Den nationale frekvensadministrator registrerer de enkelte tildelinger i det centrale register med følgende oplysninger:
 - a) data som defineret i ICAO's European Frequency Management Manual, herunder relevante tilhørende tekniske og operationelle data
 - b) skærpede datakrav, jf. punkt 7
 - c) en beskrivelse af den operationelle anvendelse af frekvenstildelingen
 - d) kontaktoplysninger for den operationelle interessent, der gør brug af tildelingen.
15. Når ansøgeren tildeles en frekvens, skal den nationale frekvensadministrator medtage brugsvilkår. I disse vilkår skal det som minimum angives, at frekvenstildelingen:
 - a) er gyldig, så længe den bliver anvendt til at opfylde de operationelle krav som beskrevet af ansøgeren
 - b) kan blive genstand for anmodninger om frekvensskift, og at sådanne skift skal gennemføres inden for en begrænset tidsfrist
 - c) kan ændres, når den operationelle brug som beskrevet af ansøgeren, ændrer sig.
16. De(n) nationale frekvensadministrator(er) sikrer, at alle nødvendige skift, ændringer eller frigivelser af frekvensen udføres inden for den aftalte tidsramme, og at det centrale register ajourføres med de nye oplysninger. De(n) nationale frekvensadministrator(er) fremsender en hensigtsmæssig begrundelse til netadministratoren, når disse foranstaltninger ikke kan gennemføres.
17. De nationale frekvensadministratorer sikrer, at de operationelle, tekniske og administrative oplysninger, jf. punkt 14, i alle frekvenstildelinger, som bruges på det europæiske luftfartsnet, findes i det centrale register senest den 31. december 2011.
18. Netadministratoren og de(n) nationale frekvensadministrator(er) udfører overvågning og evalueringer af luftfartens frekvensbånd og frekvenstildelinger i henhold til gennemsigtige procedurer med henblik på at sikre en korrekt og effektiv anvendelse. Netadministratoren udarbejder sådanne kriterier i samråd med de nationale frekvensadministratorer senest 12 måneder efter vedtagelsen af denne forordning og vedligeholder og ajourfører dem herefter efter behov. Netadministratoren skal navnlig identificere enhver forskel mellem det centrale register, det operationelle formål og den faktiske anvendelse af den tildelte frekvens. Netadministratoren underretter den nationale frekvensadministrator om sådanne forskelle med henblik på at få dem afhjulpet inden for en aftalt frist.
19. Netadministratoren sikrer, at der forefindes fælles værktøjer til støtte for en central og national planlægning, koordinering, registrering, revision og optimering. Der skal navnlig udvikles værktøjer til brug ved analysen af de centrale registeroplysninger med henblik på at overvåge funktionens effektivitet og for at tilrettelægge og gennemføre frekvensoptimeringsprocessen i henhold til punkt 7.

DEL B

Krav til anvendelsen af funktionen

1. Den samarbejdsbaserede beslutningstagning mellem de nationale frekvensadministratorer og netadministratoren baseres på ordninger, der skal godkendes af netadministrationsorganet, jf. artikel 16 til nærværende forordning efter en positiv udtalelse fra Udvalget for Det Fælles Luftrum, jf. artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004.

2. I tilfælde af uenighed om de ordninger, der beskrives i del B, punkt 1, i dette bilag, skal netadministratoren eller de berørte medlemsstater forelægge sagen for Kommissionen, som skal gribe ind. Kommissionen handler i henhold til proceduren, jf. artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004.
 3. I ordningerne skal der som minimum specificeres følgende:
 - a) kriterierne for vurdering af operationelle krav og deres prioritering
 - b) minimumsfrister for koordinering af nye eller ændrede radiofrekvenstildelinger
 - c) mekanismer til sikring af, at de relevante EU-dækkende præstationsmål opfyldes af netadministratoren og de nationale frekvensadministratorer
 - d) at forstærkede frekvensadministrationsprocedurer, -kriterier og -processer ikke har negative virkninger for de procedurer, der anvendes af andre lande inden for rammerne af ICAO's regionale procedurer og
 - e) krav, der skal sikre at medlemsstaterne gennemfører relevante høringer om nye eller ændrede administrationsordninger over for alle berørte interessenter på nationalt plan og europæisk plan.
 4. De oprindelige ordninger for koordinering af radiofrekvenser skal være fuldt ud forenelige med de eksisterende. Den videre udvikling af disse ordninger fastlægges i samarbejde med de nationale frekvensadministratorer og med henblik på at undgå overlappning, så vidt det er praktisk muligt.
 5. Koordinering af den strategiske og taktiske anvendelse af radiofrekvenser i forhold til tilstødende lande, der ikke deltager i netadministratorens arbejde, sker via ICAO's regionale samarbejdsformer. Denne deltagelse har ligeledes til formål at give tilstødende lande adgang til netadministratorens tjenester.
 6. Netadministratoren og de nationale frekvensadministratorer aftaler de overordnede prioriteringer for funktionen med henblik på at forbedre udformningen og driften af det europæiske luftriksnet. Disse prioriteringer dokumenteres i form af en frekvensrelateret del af netstrategiplanen og netoperationsplanen, der skal til høring hos interessenterne. Det bør navnlig prioriteres at medtage specifikke bånd, områder og tjenester.
 7. Medlemsstaterne sikrer, at militære brugeres anvendelse af frekvensbånd til luftfarten koordineres hensigtsmæssigt med de nationale frekvensadministratorer og netadministratoren.
-

BILAG III

TRANSPONDERKODEFUNKTIONEN

DEL A

Krav til transponderkodefunktionen

1. Funktionen har følgende formål:
 - a) at forbedre kodetildelingsprocessens effektivitet gennem en klar rolle- og ansvarsfordeling for alle involverede interessenter med den samlede netpræstation som den centrale målsætning for kodetildelingen
 - b) at skabe øget gennemsigtighed i kodetildelingen og den faktiske anvendelse af koderne for at sikre en bedre vurdering af nettets samlede effektivitet
 - c) at sikre det nødvendige retsgrundlag for bedre håndhævelse og overblik gennem indskrivning i lovgivningen.
2. Netadministratoren tildeler SSR-transponderkoder til medlemsstater og luftfartstjenesteudøvere med henblik på at optimere en sikker og effektiv fordeling under hensyntagen til følgende:
 - a) alle operationelle interessenters operationelle krav
 - b) den faktiske og forventede lufttrafikmængde
 - c) den krævede brug af SSR-transponderkoder i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i ICAO's Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document samt vejledningsmateriale.
3. Netadministratoren stiller til enhver tid en liste over SSR-transponderkodetildelingen med en beskrivelse af den fuldstændige og ajourførte tildeling af SSR-koder i luftrummet, jf. artikel 1, stk. 3, til rådighed for medlemsstaterne, luftfartstjenesteudøvere og tredjelande.
4. Netadministratoren anvender en formel proces for udarbejdelse, vurdering og koordinering af kravene til SSR-transponderkodetildelingen under hensyntagen til alle de krævede civile og militære anvendelser af SSR-transponderkoder.
5. Den formelle proces, jf. punkt 4, skal som minimum omfatte relevante aftalte procedurer, tidsplaner og præstationsmål for gennemførelsen af følgende aktiviteter:
 - a) indgivelse af ansøgninger om SSR-transponderkodetildelingen
 - b) vurdering af ansøgninger om SSR-transponderkodetildelingen
 - c) koordinering af foreslåede ændringer af SSR-transponderkodetildelingen med medlemsstater og tredjelande i henhold til kravene i Del B
 - d) periodisk revision af SSR-kodetildelingen og -behov med henblik på optimering af situationen, herunder fornyelse af eksisterende kodetildelingen
 - e) periodisk ændring, godkendelse og fordeling af den samlede liste over SSR-transponderkodetildelingen, jf. punkt 3
 - f) anmeldelse, vurdering og løsning af ikkeplanlagte konflikter mellem tildelingen af SSR-transponderkoder
 - g) anmeldelse, vurdering og løsning af fejlagtige tildelingen af SSR-transponderkoder, der identificeres ved kontroller af bevarede koder
 - h) anmeldelse, vurdering og løsning af ikkeplanlagte mangler ved tildelingen af SSR-transponderkoder
 - i) levering af data og information i henhold til kravene i Del C.

6. Ansøgninger om SSR-transponderkodetildelinger, der er indkommet i henhold til processen i punkt 4, kontrolleres af netadministratoren, for så vidt angår overholdelsen af de formelle krav om format og datakonventioner, fuldstændighed, nøjagtighed, rettidighed og begrundelse.
7. Medlemsstaterne sikrer, at SSR-transponderkoderne tildeles luftfartøjerne i henhold til listen over SSR-transponderkodetildelinger i punkt 3.
8. Netadministratoren kan oprette et centralt system for tildeling og forvaltning af SSR-transponderkoder til automatisk tildeling af SSR-transponderkoder til lufttrafik i almindelighed på medlemsstaternes og luftfartstjenesteudøvernes vegne.
9. Netadministratoren indfører procedurer og værktøjer til regelmæssig evaluering og vurdering af medlemsstaternes og luftfartstjenesteudøvernes faktiske brug af SSR-transponderkoderne.
10. Planer og procedurer aftales mellem netadministratoren, medlemsstaterne og luftfartstjenesteudøverne med henblik på at muliggøre en periodisk analyse og identifikation af fremtidige krav til SSR-transponderkoder. Denne analyse skal omfatte identificering af potentielle indvirkninger på præstationen som følge af forventede mangler ved tildelingen af SSR-transponderkoder.
11. Driftsmanualer med de nødvendige instruktioner og oplysninger, som giver mulighed for at anvende netfunktionen i henhold til kravene i denne forordning, skal udarbejdes og vedligeholdes. Disse driftsmanualer distribueres og vedligeholdes i henhold til hensigtsmæssige administrationsprocesser for kvalitet og dokumentation.

DEL B

Krav til den specifikke høringsmekanisme

1. Netadministratoren opretter en specifik mekanisme til koordinering og høring af detaljerede SSR-transponderkodetildelingsordninger, som:
 - a) gør det muligt at tage højde for brugen af SSR-transponderkoder i tredjelande gennem deltagelse i administrations-samarbejdet for SSR-transponderkode som beskrevet i de relevante bestemmelser i ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document
 - b) sikrer, at listen over SSR-transponderkodetildelinger, jf. punkt 3 i del A, er forenelig med kodeadministrationsplanen som beskrevet i de relevante bestemmelser i ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document
 - c) indeholder specifikke krav, der skal sikre gennemførelse af hensigtsmæssige høringer om nye eller ændrede ordninger for SSR-transponderkodeadministration med de berørte medlemsstater
 - d) indeholder specifikke krav, der skal sikre, at medlemsstaterne gennemfører hensigtsmæssige høringer om nye eller ændrede ordninger for SSR-transponderkodeadministration med alle berørte interessenter på nationalt plan
 - e) sikrer koordineringen med tredjelande om den strategiske og taktiske brug af SSR-transponderkoder gennem administrationssamarbejdet for SSR-transponderkoder som beskrevet i de relevante bestemmelser i ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document
 - f) specificerer minimumsfrister for koordinering og høring af forslag til nye eller ændrede SSR-transponderkodetildelinger
 - g) sikrer, at ændringer af listen over SSR-transponderkodetildelinger godkendes af de medlemsstater, der påvirkes af ændringen, og
 - h) indeholder specifikke krav for at sikre, at ændringer af listen over SSR-transponderkodetildelinger formidles til alle interessenter straks efter godkendelse med forbehold af nationale procedurer for formidling af oplysninger om militære myndigheders brug af SSR-transponderkoder.
2. Netadministratoren sikrer i samarbejde med de nationale militære myndigheder, at der indføres de nødvendige foranstaltninger til vurdering af, at tildelingen og brugen af SSR-transponderkoder til militære behov ikke har negative virkninger for sikkerheden eller den effektive afvikling af lufttrafikken i almindelighed.

DEL C

Krav til levering af data

1. Ansøgninger om nye eller ændrede tildeling af SSR-transponderkoder skal overholde kravene til format og datakonventioner, fuldstændighed, præcision, rettidighed og begrundelse i processen, jf. punkt 4 i del A.
 2. Medlemsstaterne leverer følgende data og oplysninger til netadministratoren efter behov inden for de aftalte frister, som fastlagt af netadministratoren til støtte for levering af netfunktionen for SSR-transponderkoder:
 - a) et ajourført register over tildeling og brug af alle SSR-transponderkoder inden for deres ansvarsområde med forbehold af eventuelle sikkerhedsrelaterede begrænsninger på fuld offentliggørelse af specifikke tildeling af militære koder, der ikke bruges til lufttrafikken i almindelighed
 - b) begrundelser, der skal påvise, at de eksisterende og ønskede tildeling af SSR-transponderkoder som minimum er nødvendige for at opfylde de operationelle krav
 - c) detaljerede oplysninger om tildeling af SSR-transponderkoder, der ikke længere er operationelt nødvendige, og som kan frigives til fornyet tildeling inden for nettet
 - d) rapporter om eventuelle konkrete, uplanlagte mangler i SSR-transponderkodetildelingerne
 - e) detaljerede oplysninger om ændringer i installationsplanlægningen eller i den operationelle status for systemer eller bestanddele, der kan påvirke tildelingen af SSR-transponderkoder til flyvninger.
 3. Luftfartstjenesteudøvere leverer følgende data og oplysninger til netadministratoren efter behov inden for de aftalte frister, som fastlagt af netadministratoren til støtte for levering af netfunktionen for SSR-transponderkoder:
 - a) forbedrede korrelerede positionsrapporter for det taktiske trafikadministrationssystem, der indeholder SSR-transponderkodetildeling for lufttrafikken i almindelighed, der gennemfører flyvninger under reglerne for instrument-flyvning
 - b) rapporter om eventuelle konkrete ikkeplanlagte konflikter eller farer som følge af en konkret operationel SSR-transponderkodetildeling, herunder oplysninger om, hvordan konflikten blev løst.
 4. Reaktionen fra medlemsstaterne om luftfartstjenesteudøvere på koordineringen af foreslåede ændringer af tildeling af SSR-transponderkoder og ajourføring af listen over SSR-transponderkodetildeling skal som minimum:
 - a) identificere, hvorvidt der forventes konflikter mellem SSR-transponderkodetildeling eller farer i denne forbindelse
 - b) bekræfte, hvorvidt de operationelle krav eller effektiviteten vil blive påvirket negativt
 - c) bekræfte, at ændringer af SSR-transponderkodetildelingerne gennemføres i henhold til de krævede tidsplaner.
-

BILAG IV

SKABELON FOR NETSTRATEGIPLAN

Netstrategiplanen baseres på følgende struktur:

1. INDLEDNING

1.1. Netstrategiplanens anvendelsesområde (geografisk og tidsrum)

1.2. Udarbejdelse af planen og valideringsprocessen

2. OVERORDNET SAMMENHÆNG OG KRAV

2.1. Beskrivelse af den aktuelle og planlagte netsituation, herunder ERND, ATFM, lufthavne og sparsomme ressourcer

2.2. Udfordringer og muligheder i den tidsperiode, som planen vedrører (herunder prognoser for trafikefterspørgsel og udviklingen på verdensplan)

2.3. Præstationsmål og forretningsmæssige krav som fremført af forskellige interessenter og de EU-dækkende præstationsmål

3. STRATEGISK VISION

3.1. Beskrivelse af den strategiske måde, som nettet vil udvikle sig på og gøre fremskridt i retning af at opfylde præstationsmålene og de forretningsmæssige krav

3.2. Overholdelse af præstationsordningen

3.3. Overholdelse af den europæiske ATM-masterplan

4. STRATEGISKE MÅL

4.1. Beskrivelse af de strategiske mål for nettet:

— herunder de samarbejdsbaserede aspekter af de deltagende operationelle interessenters roller og ansvar

— angivelse af, hvordan de strategiske mål vil opfylde kravene

— identificering af, hvor fremskridtene i retning af disse mål skal måles

— angivelse af, hvordan de strategiske mål vil påvirke branchen og andre berørte områder.

5. PRÆSTATIONSPLANLÆGNING

Netstrategiplanen baseres på følgende struktur:

1. Indledning

1.1. Beskrivelse af situationen (planens anvendelsesområde, funktioner osv.)

1.2. Beskrivelse af det makroøkonomiske scenarie for referenceperioden, herunder generelle antagelser (trafikprognoser osv.)

1.3. Beskrivelse af resultatet af høringen af interessenterne med henblik på udarbejdelse af præstationsplanen (deltagernes vigtigste spørgsmål og om muligt de indgåede kompromiser)

2. Præstationsmål for netadministratoren

2.1. Præstationsmål inden for de enkelte relevante centrale præstationsområder opstillet med henvisning til de enkelte relevante centrale præstationsindikatorer for hele referenceperioden med årlige værdier, der kan anvendes til overvågningsformål og incitament

2.2. Beskrivelse og forklaring af præstationsmålenes bidrag til og indvirkning på de fællesskabsdækkende præstationsmål for netadministratorer

3. De enkelte funktioners bidrag
 - 3.1. Individuelle præstationsmål for de enkelte funktioner (ATFM, ERND, SSR-transponderkoder, frekvenser)
 4. Militær dimension
 - 4.1. Beskrivelse af planens civile/militære dimension, som beskriver præstationen med hensyn til den fleksible brug af luftrummet med henblik på at øge kapaciteten, idet der tages behørigt hensyn til effektiviteten af militære operationer og om nødvendigt til relevante præstationsindikatorer og -mål i overensstemmelse med præstationsplanens indikatorer og mål
 5. Analyse af følsomhed og sammenligning med tidligere præstationsplan
 - 5.1. Følsomhed over for eksterne antagelser
 - 5.2. Sammenligning med tidligere præstationsplan
 6. Gennemførelse af præstationsplanen
 - 6.1. Beskrivelse af de foranstaltninger, netadministrationsorganet har iværksat for at opfylde præstationsmålene, herunder:
 - overvågningsmekanismer for at sikre, at sikkerhedsaktiviteterne og forretningsplanerne gennemføres
 - foranstaltninger til overvågning og indberetning af præstationsplanernes gennemførelse, herunder hvordan situationen skal gribes an, hvis ikke målene opfyldes i referenceperioden.
 6. STRATEGISK PLANLÆGNING
 - 6.1. Beskrivelse af planlægningen på kort/mellemlang sigt:
 - prioriteringer for de enkelte strategiske mål
 - gennemførelsen af de enkelte strategiske mål for indførelse af teknologi, arkitektonisk indvirkning, menneskelige aspekter, omkostninger, fordele samt den nødvendige styring, ressourcer og regulering
 - den krævede deltagelse af de operationelle interessenter i de enkelte dele af planen, herunder deres roller og ansvar
 - netadministratorens aftalte involvering i de enkelte dele af planen for de enkelte funktioner.
 - 6.2. Beskrivelse af planlægningen på lang sigt:
 - hensigten om at nå de enkelte strategiske mål med hensyn til den nødvendige teknologi og de tilhørende F&U-aspekter, arkitektoniske virkninger, menneskelige aspekter, sagsmateriale, styring og regulering samt den tilhørende sikkerhedsmæssige og økonomiske begrundelse for disse investeringer
 - de operationelle interessenters deltagelse i de enkelte dele af planen, herunder deres roller og ansvar.
 7. RISIKOVURDERING
 - 7.1. Beskrivelse af risiciene ved gennemførelsen af planen
 - 7.2. Beskrivelse af overvågningsprocessen (herunder potentielle afvigelser fra de oprindelige mål)
 8. HENSTILLINGER
 - 8.1. Identificering af de foranstaltninger, som Unionen og medlemsstaterne skal gennemføre for at understøtte planens gennemførelse
-

BILAG V

SKABELON FOR NETSTRATEGIPLAN

Netoperationsplanen baseres på følgende overordnede struktur (der skal skræddersyes ud fra de forskellige individuelle funktioner og tidshorizonten for netoperationsplanen for at afspejle dens rullende karakter og dens tre- til femårige, årlige, sæsonbaserede, ugentlige og daglige perioder):

1. INDLEDNING
 - 1.1. Netoperationsplanens anvendelsesområde (geografisk og tidsrum)
 - 1.2. Udarbejdelse af planen og valideringsprocessen.
2. BESKRIVELSE AF NETOPERATIONSPLANEN, OPERATIONELLE MÅL OG MÅLSÆTNINGER
 - herunder de samarbejdsbaserede aspekter af de deltagende operationelle interessenters roller og ansvar
 - angivelse af, hvordan de operationelle mål og målsætninger vil blive dækket i den taktiske, præ-taktiske, kortsigtede og mellemlangsigtede fase af netoperationsplanen samt andre præstationsmål, der fastlægges under præstationsforordningen
 - nødvendige prioriteringer og ressourcer i planlægningsperioden
 - angivelse af virkningerne for ATM-branchen og andre berørte områder.
3. DEN OVERORDNEDE PLANLÆGNINGSPROCES FOR NETOPERATIONER
 - beskrivelse af den overordnede planlægningsproces for netoperationer
 - beskrivelse af, hvordan netoperationsplanen vil udvikle sig strategisk og imødekomme de operationelle præstationskrav og andre præstationsmål i henhold til præstationsforordningen
 - beskrivelse af anvendte værktøjer og data.
4. OVERORDNET SAMMENHÆNG OG OPERATIONELLE KRAV
 - 4.1. Sammenfattende beskrivelse af nettets hidtidige operationelle præstationer
 - 4.2. Udfordringer og muligheder i forbindelse med tidsrammen for planen
 - 4.3. Trafikprognoser for nettet i henhold til Tillæg 1 og 2 nedenfor:
 - netprognose
 - prognose for luftfartstjenesteudøvere, funktionelle luftrumsblokke og ACC
 - prognose for de vigtigste lufthavne
 - analyse af trafikprognosen, herunder en række scenarier og
 - analyse af indvirkningen fra særlige begivenheder.
 - 4.4. Operationelle præstationskrav til netværket, herunder:
 - krav til samlet netkapacitet
 - kapacitetskrav for luftfartstjenesteudøvere, funktionelle luftrumsblokke og ACC
 - lufthavnskapacitet
 - analyse af kapacitetskrav
 - overordnede effektivitetskrav til netmiljø/flyvningernes effektivitet
 - overordnede krav til netsikkerhed
 - krav til nødplaner og kontinuitet af tjenester, der påvirker nettet.
 - 4.5. Operationelle behov som udtrykt af forskellige interessenter, herunder militære.
5. PLANER FOR FORBEDRING AF NETTETS OPERATIONELLE PRÆSTATIONER OG FORANSTALTNINGER PÅ NETNIVEAU
 - beskrivelse af de planer og foranstaltninger, der ventes gennemført på netniveau, herunder luftrum, sparsomme ressourcer og ATFM
 - beskrivelse af de enkelte planers og foranstaltningers bidrag til operationelle præstationer.

6. PLANER FOR FORBEDRING AF OPERATIONELLE PRÆSTATIONER OG FORANSTALTNINGER PÅ LOKALT PLAN
 - herunder beskrivelse af de enkelte planer og foranstaltninger, der forventes gennemført på lokalt plan
 - beskrivelse af de enkelte planers og foranstaltningers bidrag til operationelle præstationer
 - beskrivelse af forbindelser med tredjelande og arbejde vedrørende ICAO.
 7. SÆRLIGE BEGIVENHEDER
 - oversigt over særlige begivenheder med betydelig indvirkning på ATM
 - individuelle særlige begivenheder og håndtering af disse ud fra et netperspektiv
 - større militærøvelser.
 8. MILITÆRE KRAV TIL LUFTRUMMET
 - 8.1. Militære ATM-tjenesteleverandører med ansvar for områder med reserveret eller adskilt luftrum udveksler følgende oplysninger med netadministratoren gennem den relevante luftrumsstyringscelle i henhold til de nationale bestemmelser:
 - luftrumets tilgængelighed: standarddatoer/-tidspunkter, hvor det reserverede luftrum er tilgængeligt
 - ad hoc-anmodninger om ikkeplanlagt brug af reserveret luftrum
 - frigivelse af reserveret luftrum til civil brug, når det ikke er i brug, med den længst mulige frist.
 9. KONSOLIDEREDE PROGNOSE FOR OG ANALYSE AF NETTETS OPERATIONELLE PRÆSTATIONER
 - forsinkelses/kapacitetsmål og prognoser for nettet, luftfartstjenestudøveren, funktionelle luftrumsblokke og ACC ATM
 - lufthavnenes operationelle præstationer
 - præstationsmål og prognoser for netmiljø/flyvningers effektivitet
 - indvirkning fra særlige begivenheder
 - analyse af operationelle præstationsmål og prognoser.
 10. IDENTIFIKATION AF OPERATIONELLE FLASKEHALSE OG AFHJÆLPNINGSFORANSTALTNINGER PÅ NETNIVEAU OG LOKALT PLAN
 - identificering af operationelle (sikkerhed, kapacitet, flyvningernes effektivitet) flaskehalse og potentielle flaskehalse, deres årsager og aftalte løsninger eller afhjælpningsforanstaltninger, herunder muligheder for afbalancering af efterspørgsel og kapacitet (DCB).
-

Tillæg 1

Områdekontrolcentre (ACC)

Netoperationsplanen skal indeholde en detaljeret ACC-beskrivelse fra ACC for alle områder med en beskrivelse af deres planlagte operationelle forbedringer, prognoser for perioden, målsætning og prognoser for forsinkelser, betydningsfulde begivenheder, der kan påvirke trafikken, operationelle kontakter.

Netadministratoren skal for hver ACC medtage følgende:

- trafikprognose
- en analyse af den aktuelle operationelle præstation
- en kvantificeret evaluering af den opnåede kapacitet (kapacitetsreferencepunkt)
- en kvantificeret evaluering af den krævede kapacitet for forskellige trafikscenarier (krævet kapacitetsprofil)
- en kvantificeret evaluering af de planlagte operationelle forbedringer på ACC-niveau efter aftale med luftfartstjenesteudøvere
- målsætning og prognoser for forsinkelser
- en analyse af den forventede operationelle præstation (sikkerhed, kapacitet, miljø).

De enkelte luftfartstjenesteudøvere fremsender følgende oplysninger til netadministratoren, som skal medtages i den individuelle ACC-beskrivelse:

- lokale forsinkelsesmål
 - vurdering/bekræftelse af trafikprognoser under hensyntagen til den lokale viden
 - antal tilgængelige sektorer: sektorkonfiguration/åbningsordning pr. sæson/ugedag/tidspunkt
 - kapacitets/overvågningsværdier for de enkelte sektorer/trafikmængde pr. konfiguration/åbningsordning
 - planlagte eller kendte særlige begivenheder, herunder dato/klokkeslæt og indvirkning på den operationelle præstation
 - nærmere detaljer om planlagte foranstaltninger til operationelle forbedringer, gennemførelsesplan og tilknyttede negative/positive virkninger på kapacitet og/eller effektivitet
 - nærmere detaljer om foreslåede og bekræftede ændringer af luftrumsstruktur og udnyttelse
 - yderligere aftalte foranstaltninger med netadministratoren
 - operationelle kontakter med ACC.
-

*Tillæg 2***Lufthavne**

Netoperationsplanen skal indeholde en detaljeret beskrivelse for de vigtigste europæiske lufthavne af alle områder med en beskrivelse af deres planlagte operationelle forbedringer, prognoser for perioden, prognoser for trafik og forsinkelser, betydningsfulde begivenheder, der kan påvirke trafikken, operationelle kontakter.

Netadministratoren skal for hver af de vigtige lufthavne medtage følgende:

- trafikprognose
- en analyse af den forventede operationelle præstation (sikkerhed, kapacitet, miljø).

Alle lufthavne, der er omfattet af netoperationsplanen, skal fremsende følgende oplysninger til netadministratoren, der skal medtages i beskrivelsen af de enkelte lufthavne:

- vurdering/bekræftelse af trafikprognoser under hensyntagen til den lokale viden
 - landingsbanekapacitet for hver landingsbanekonfiguration, nuværende og planlagte ankomster og afgang
 - eventuel kapacitetsspecifikation for og varighed af natperiode
 - nærmere detaljer om planlagte foranstaltninger til operationelle forbedringer, gennemførelsesplan og tilknyttede negative/positive virkninger på kapacitet og/eller effektivitet
 - planlagte eller kendte særlige begivenheder, herunder dato/klokkeslæt og indvirkning på den operationelle præstation
 - andre planlagte kapacitetsforbedrende foranstaltninger
 - yderligere aftalte foranstaltninger med netadministratoren.
-

BILAG VI

GENERELLE KRAV TIL NETFUNKTIONER

1. ORGANISATIONSSTRUKTUR

Netadministratoren tilrettelægger og forvalter sin organisation i henhold til en struktur, der understøtter sikkerheden i netfunktionerne.

Ved den organisatoriske struktur fastlægges:

- a) de udpegede stillingsindehaveres beføjelser, pligter og ansvar, navnlig hvad angår det ledelsespersonale, som er ansvarligt for funktioner med tilknytning til flyvesikkerhed, kvalitet, sikkerhed (security) og menneskelige ressourcer
- b) forbindelserne og rapporteringslinjerne mellem organisationens forskellige dele og processer.

2. FLYVESIKKERHED

Netadministratoren skal have et flyvesikkerhedsforvaltningssystem, der omfatter alle de netfunktioner, den udfører i henhold til følgende principper. Det:

- a) beskriver de overordnede sikkerhedsmæssige filosofier og principper for organisationen på en måde, der opfylder behovet hos de relevante interessenter bedst muligt, (herefter politikken)
- b) opretter en kvalitetssikringsfunktion, som indeholder procedurer til verifikation af, at alle funktioner fungerer i overensstemmelse med de relevante krav, standarder og procedurer. Kvalitetssikringen skal indeholde et system til tilbagemeldinger om resultater til det ansvarlige administrationspersonale med henblik på at sikre en effektiv og rettidig gennemførelse af eventuelle udbedrende foranstaltninger
- c) fremlægger dokumentation for administrationssystemets funktion ved hjælp af manualer og overvågningsdokumenter
- d) udpeger styringsrepræsentanter til at overvåge overholdelsen af procedurerne til betryggelse af sikre og effektive driftsmetoder samt at overvåge procedurerens relevans
- e) foretager undersøgelser af det oprettede administrationssystem og træffer i påkommende tilfælde afhjælpende foranstaltninger
- f) forvalter sikkerheden ved alle de netfunktioner, den tildeles. Med henblik herpå etableres der formelle grænseflader med alle de relevante interessenter for at kunne identificere sikkerhedsrisici for luftfarten, der skyldes dens aktiviteter, evaluere dem og forvalte de tilhørende risici mest hensigtsmæssigt
- g) indeholder procedurer for administration af sikkerheden ved indførelse af nye funktionelle systemer eller ændring af eksisterende funktionelle systemer.

3. SIKKERHED (SECURITY)

Netadministratoren skal have et sikkerhedsforvaltningssystem, der omfatter alle de netfunktioner, den udfører i henhold til følgende principper. Den:

- a) garanterer sikkerheden på anlæg og for personalet med henblik på at forhindre ulovlig indgriben, der kan påvirke sikkerheden ved de netfunktioner, den forvalter
- b) garanterer sikkerheden af de operative data, som den modtager, frembringer eller på anden måde anvender, således at adgangen dertil strengt begrænses til dem, der er bemyndiget dertil
- c) definerer procedurer for vurdering og reduktion af sikkerhedsrisici, overvågning og forbedring af sikkerheden, sikkerhedsundersøgelser og videreformidling af indhøstede erfaringer
- d) definerer midler til påvisning af brud på sikkerheden og varsling af personalet ved hjælp af passende sikkerhedsalarmer
- e) definerer midler til begrænsning af virkningerne af brud på sikkerheden og til fastlæggelse af udbedrende foranstaltninger og risikoreducerende procedurer for at forhindre gentagelse.

4. DRIFTSMANUALER

Netadministratoren udarbejder og ajourfører driftsmanualer vedrørende sine operationer til brug for og vejledning af det operationelle personale. Den skal påse, at:

- a) driftsmanualerne indeholder de instrukser og oplysninger, der er nødvendige for, at det operative personale kan udføre sine opgaver
- b) relevante dele af driftsmanualerne står til rådighed for det berørte personale

- c) det operative personale hurtigt underrettes om ændringer i driftsmanualen vedrørende deres arbejdsopgaver samt disses ikrafttrædelsestidspunkt.

5. PERSONALEKRAV

Netadministratoren skal ansætte personale med hensigtsmæssige kvalifikationer for at sikre, at de netfunktioner, den har fået tildelt, udføres på en sikker, effektiv, vedvarende og bæredygtig måde. I den sammenhæng fastlægger den politikker for uddannelse af personale.

6. BEREDSKABSPLANER

Netadministratoren udarbejder beredskabsplaner for alle de funktioner, den udøver, til brug ved begivenheder, der medfører betydelig forringelse eller afbrydelse af dens operationer.

7. RAPPORTERINGSKRAV

Ifølge artikel 20 udarbejder netadministratoren en årsrapport over sine aktiviteter. Rapporten skal omfatte den operationelle præstation samt betydende aktiviteter og udviklingen navnlig på sikkerhedsområdet.

Årsrapporten skal mindst omfatte:

- en vurdering af præstationerne for de netfunktioner, den administrerer
- præstationerne sammenlignet med præstationsmålene i netstrategiplanen, idet den konkrete præstation sammenholdes med netoperationsplanen ved hjælp af præstationsindikatorer, der er defineret i netoperationsplanen
- en forklaring af afvigelser fra målene og definition af foranstaltninger til afhjælpning af ethvert problem i referenceperioden, jf. artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004
- udviklingen inden for drift og infrastruktur
- oplysninger om den formelle høringsproces med brugerne og interessenterne
- oplysninger om politikken for menneskelige ressourcer.

8. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

Netadministratoren skal kunne dokumentere, at dens arbejdsmetoder og driftsprocedurer opfylder andre dele af EU-lovgivningen og navnlig forordning (EU) nr. 255/2010.

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 678/2011

af 14. juli 2011

om erstatning af bilag II og ændring af bilag IV, IX og XI til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (Rammedirektiv)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

tekniske karakteristika ved et køretøj der skal bruges til at afgøre, om der er tale om en ny type.

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv)⁽¹⁾, særlig artikel 39, stk. 2 og 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Direktiv 2007/46/EF fastlægger en harmoniseret ramme med administrative bestemmelser og generelle tekniske krav for alle nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder. Især omfatter det de specifikke definitioner af køretøjer, der er nødvendige for, at det europæiske typegodkendelsessystem kan fungere ordentligt.
- (2) Et af målene med direktiv 2007/46/EF er at udvide det europæiske typegodkendelsessystem til at omfatte alle køretøjsklasser. Bilag II til direktiv 2007/46/EF, der indeholder de nødvendige specifikke definitioner, skal omstruktureres for at tage hensyn til den tekniske udvikling. Det er derfor nødvendigt at ændre eksisterende definitioner eller fastsætte nye definitioner.
- (3) Erfaringerne viser, at de nuværende kriterier for at bestemme, om en ny model af et køretøj skal anses for at være en ny type, er for uklare. Denne mangel på klarhed kan forsinke implementeringen af nye krav i EU-lovgivningen vedrørende nye typer af køretøjer. Erfaringen viser desuden, at det er muligt at omgå EU-lovgivningen om små serier ved at opdele en køretøjstype i flere undertyper under forskellige typegodkendelser. Antallet af nye køretøjer, der kan ibrugtages i EU under ordningen for små serier, kan derfor overstige det acceptable. Det er derfor vigtigt at fastlægge, hvilke

- (4) I overensstemmelse med principperne i Kommissionens meddelelser med titlerne »handlingsplan om bedre og enklere lovgivningsmæssige rammer«⁽²⁾ og »handlingsprogram for reduktion af administrative byrder i Den Europæiske Union«⁽³⁾ vil det være hensigtsmæssigt at genoverveje kriterierne for at definere varianter og versioner inden for en køretøjstype for at reducere de byrder, som køretøjsfabrikanter pålægges. Dette ville også gøre typegodkendelsesprocessen mere gennemsigtig for medlemsstaternes kompetente myndigheder.

- (5) Som følge af globaliseringstendenserne i automobilsektoren er arbejdet i Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter — arbejdsgruppen »Working Party 29 (WP.29)« — af stadig større betydning. Da det er af afgørende betydning for at opfylde anbefalingerne fra CARS 21-ekspertgruppen om at indarbejde regulativer fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) i EU-retten, eller endda erstatte EU-direktiver eller forordninger med FN/ECE-regulativer, og om at indarbejde globale tekniske forskrifter i EU-retten, bør det sikres, at EU's lovgivning er konsistent med FN/ECE-regulativerne.

- (6) I betragtning af det igangværende arbejde i Verdensforum for Harmonisering af Køretøjsforskrifter er det afgørende at tage hensyn til den seneste udvikling som fastlagt i resolution R.E. 3 om klassificering og definition af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer hertil inden for rammerne af FN/ECE's overenskomst om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse og godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter (revideret 1958-overenskomst) samt i særresolution S.R.1 om fælles definitioner af køretøjsklasser, masser og dimensioner inden for rammerne af aftalen om etablering af globale tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, der kan monteres og/eller anvendes på hjulkøretøjer (parallelaf-talen eller 1998-aftalen). Kun ved at indarbejde denne udvikling i rammedirektivet kan det sikres, at det europæiske typegodkendelsessystem fungerer efter hensigten. Det er derfor nødvendigt at indføre nye kriterier for at bestemme, om en køretøjstype skal klassificeres i klasse M eller N.

⁽¹⁾ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ KOM(2002) 278 endelig.

⁽³⁾ KOM(2007) 23 endelig.

- (7) I henhold til artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer⁽¹⁾ skal medlemsstaterne registrere data, bl.a. vedrørende hvert køretøjs type, variant og version med hensyn til dets specifikke CO₂-emissioner, for alle nye køretøjer, der registreres inden for deres område. Det er væsentligt at fastlægge de kriterier, efter hvilke lette erhvervskøretøjer skal typegodkendes i klasse M₁ eller N₁. Disse kriterier bør være objektive og udgøre en vejledning for køretøjsfabrikanterne samt for typegodkendelsesmyndighederne og indregistreringsmyndighederne. I henhold til artikel 13, stk. 4, i forordning (EF) nr. 443/2009 skal tilstedeværelsen af innovative teknologier til yderligere reduktion af CO₂-emissioner identificeres. Dette bør ske ved hjælp af en »kode«, som fabrikanten giver køretøjet, således at hver type/variant/version svarer til et unikt sæt innovative teknologier. Identifikationen af disse innovative teknologier bør således være mulig ud fra definitionen af typen/varianten/versionen. Det er derfor hensigtsmæssigt at tilføje den tilsvarende oplysning i bilag II til direktiv 2007/46/EF.
- (8) Da typen af karrosseri skal angives i typeattesten, som har til formål at lette registreringen af nye køretøjer i medlemsstaterne, bør anvendelsen af harmoniserede koder for hver slags karrosseri udgøre en forenkling i registreringsprocessen. En liste af egnede koder bør tildeles de forskellige arter af karrosseri for at gøre det muligt at automatisere databehandlingen.
- (9) Da påhængskøretøjer, der er konstrueret specielt til transport af usædvanlige laster, ikke kan opfylde alle de bestemmelser i de retsakter, der er anført i bilag IV til direktiv 2007/46/EF, som skal opfyldes for at opnå europæisk typegodkendelse, vil det i betragtning af deres tekniske karakteristika være hensigtsmæssigt at lade disse påhængskøretøjer indgå i klassen køretøjer til særlig anvendelse. Med henblik på typegodkendelse bør der fastlægges et forenklet regelsæt for at muliggøre deres typegodkendelse på europæisk plan. Det er derfor nødvendigt at tilføje et nyt tillæg til bilag XI til direktiv 2007/46/EF.
- (10) Der finder i øjeblikket en ny teknisk udvikling sted for at imødegå efterspørgslen efter nye løsninger inden for godstransport. Det er derfor nødvendigt at lade nye definitioner indgå i rammelovgivningen for at gøre det muligt efterfølgende at fastsætte egnede tekniske regler i de relevante retsakter, der er anført i bilag IV eller XI til direktiv 2007/46/EF. Det er vigtigt at gøre det klart, at der ikke bør meddeles EF-typegodkendelse for sådanne køretøjer, før typegodkendelseslovgivningen er blevet ændret med henblik herpå.
- (11) Der opstod en fejl ved vedtagelsen af Kommissionens direktiv 2010/19/EU af 9. marts 2010 om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling inden for afskærmningssystemer til visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, af Rådets direktiv 91/226/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF⁽²⁾, idet bilag IV og XI til direktiv 2007/46/EF også blev ændret ved nævnte direktiv. Disse bilag var tidligere blevet erstattet ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1060/2008 af 7. oktober 2008 om erstatning af bilag I, III, IV, VI, VII, XI og XV til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv)⁽³⁾. Af hensyn til retssikkerheden bør enhver delvis ændring af disse bilag fra nu af foretages ved hjælp af en forordning. Da den tilsvarende artikel 2 i direktiv 2010/19/EU udgik ved Kommissionens afgørelse 2011/415/EU af 14. juli 2011 om berigtigelse af direktiv 2010/19/EU om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling inden for afskærmningssystemer til visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, af Rådets direktiv 91/226/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF for så vidt angår ændringen af bilagene til direktiv 2007/46/EF⁽⁴⁾ vil det for at rette denne fejl være hensigtsmæssigt at foretage de ændringer, der før indgik i nævnte artikel, ved nærværende forordning.
- (12) For at sikre, at typegodkendelsessystemet fungerer tilfredsstillende, er det således hensigtsmæssigt at ajourføre bilagene til direktiv 2007/46/EF med henblik på at tilpasse dem til udviklingen inden for den videnskabelige og tekniske viden.
- (13) Det er også hensigtsmæssigt at ajourføre bilagene til direktiv 2007/46/EF for at fastlægge de tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer til særlig anvendelse.
- (14) Da bestemmelserne i disse bilag er tilstrækkeligt detaljerede til ikke at kræve yderligere gennemførelsesforanstaltninger fra medlemsstaternes side, er det hensigtsmæssigt at erstatte bilag II og ændre bilag IV, IX og XI ved en forordning i overensstemmelse med artikel 39, stk. 8, i direktiv 2007/46/EF.
- (15) Bilag II bør erstattes, og bilag IV, IX og XI bør ændres i overensstemmelse hermed.

(¹) EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.

(²) EUT L 72 af 20.3.2010, s. 17.

(³) EUT L 292 af 31.10.2008, s. 1.

(⁴) Se side 76 i denne EUT.

- (16) Foranstaltningerne i dette direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Bilag II erstattes af teksten i bilag I til denne forordning.
- 2) Bilag IV ændres som angivet i bilag II til denne forordning.
- 3) Bilag IX ændres som angivet i bilag III til denne forordning.
- 4) Bilag XI ændres som angivet i bilag IV til denne forordning.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. juli 2011.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

Artikel 2

Nærværende forordning ugyldiggør ingen køretøjstypogodkendelse meddelt før den 29. oktober 2012 og forhindrer ikke en udvidelse af sådanne godkendelser.

Artikel 3

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse på nye køretøjstyper, for hvilke der meddeles godkendelse fra og med den 29. oktober 2012.

Kravene i bilag II og i punkt 1 og 2 i bilag IV finder dog anvendelse fra den 9. april 2011.

2. Uanset stk. 1, andet afsnit, kan fabrikanter fra 4. august 2011 anvende enhver bestemmelse i nærværende forordning.

BILAG I

»BILAG II

GENERELLE DEFINITIONER, KRITERIER FOR KLASSIFICERING, KØRETØJSTYPER OG KARROSSERTYPER

INDLEDENDE DEL

Generelle definitioner og almindelige bestemmelser

1. Definitioner

1.1. Ved »siddeplads« forstås enhver plads, hvor der kan sidde én person, der mindst er så stor som:

- a) En dukke svarende til en 50. percentil for en mand, hvis der er tale om føreren.
- b) En dukke svarende til den 5. percentil for en kvinde i alle andre tilfælde.

1.2. Ved »sæde« forstås en komplet konstruktion — uanset om den er en integreret del af køretøjets konstruktion eller ej — med sædeudstyr og beregnet til at tjene som siddeplads for en voksen person.

1.2.1. Betegnelsen »sæde« omfatter både et enkeltsæde og et bænkesæde.

1.2.2. Foldesæder og udtagelige sæder falder ind under denne definition.

1.3. Ved »gods« forstås først og fremmest alle ting, der kan flyttes.

Betegnelsen »gods« omfatter produkter i løs vægt, fremstillede varer, væsker, levende dyr, afgrøder og udelelig last.

1.4. Ved »totalmasse« forstås den »teknisk tilladt totalmasse«, som specificeret i punkt 2.8 i bilag I.

2. Almindelige bestemmelser

2.1. Antal siddepladser

2.1.1. Kravene med hensyn til antallet af siddepladser finder anvendelse på sæder, der er konstrueret til anvendelse, når køretøjet kører på vejen.

2.1.2. De finder ikke anvendelse på sæder, der er konstrueret til anvendelse, når køretøjet er stillestående, og som er tydeligt afmærket for brugerne, enten ved hjælp af et piktogram eller et skilt med en egnet tekst.

2.1.3. Følgende krav finder anvendelse ved tælling af siddepladser:

- a) Hvert enkeltsæde tælles som én siddeplads.
- b) Hvis der er tale om et bænkesæde, tælles enhver sektion af sædet med en bredde på mindst 400 mm målt i sædehyndens højde som en siddeplads.

Denne betingelse er ikke til hinder for, at fabrikanten kan anvende de almindelige bestemmelser i punkt 1.1.

c) En sektion som omhandlet i punkt b) tælles ikke som en siddeplads, hvis:

- i) Bænkesædet omfatter dele, der forhindrer dukkens underside i at sidde på en naturlig måde — for eksempel: tilstedeværelsen af en fastgjort konsolboks, et ikke beklædt område eller indvendigt sædeudstyr, der bryder den nominelle sædeflade.
- ii) Vognbundens konstruktion umiddelbart foran en teoretisk siddeplads (f.eks. tilstedeværelsen af en kardantunnel) forhindrer, at dukkens fødder kan placeres på en naturlig måde.

2.1.4. For så vidt angår køretøjer omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001 om særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end otte siddepladser ud over førerens plads, og om ændring af direktiv 70/156/EØF og 97/27/EF⁽¹⁾ skal de dimensioner, der er omhandlet i punkt 2.1.3, litra b), afstemmes med den mindsteplads, der er påkrævet for én person i de forskellige klasser af køretøjer.

⁽¹⁾ EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1.

- 2.1.5. Når der i et køretøj findes sædeforankringer for et udtageligt sæde, tælles det udtagelige sæde med ved bestemmelsen af antallet af siddepladser.
- 2.1.6. Et område beregnet til kørestol med bruger anses for at være én siddeplads.
- 2.1.6.1. Denne bestemmelse berører ikke kravene i punkt 3.6.1 og punkt 3.7 i bilag VII til direktiv 2001/85/EF.
- 2.2. Totalmasse
- 2.2.1. Hvis der er tale om en sættevognstrækker, skal totalmassen ved klassificering af køretøjet omfatte den maksimale masse af sættevognen, som bæres af sættevognens skammelkobling.
- 2.2.2. Hvis et motorkøretøj kan trække en kærre eller et påhængskøretøj med trækstang, omfatter totalmassen til klassificering af motorkøretøjet den maksimale masse, der overføres af koblingen til det trækkende køretøj.
- 2.2.3. Hvis der er tale om en sættevogn, en kærre eller et påhængskøretøj med trækstang, skal den totalmasse, der anvendes ved klassificering af køretøjet, svare til den maksimale masse, der overføres til jorden af hjulene på en aksel eller gruppe af aksler, når påhængskøretøjet er koblet til det trækkende køretøj.
- 2.2.4. Hvis der anvendes en dolly, skal totalmassen ved klassificering af køretøjet omfatte den maksimale masse af sættevognen, som bæres af skammelkoblingen.
- 2.3. Særligt udstyr
- 2.3.1. Køretøjer, der fra starten er forsynet med fast udstyr som maskiner eller apparater, anses for at være i klasse N eller O.
- 2.4. Enheder
- 2.4.1. Medmindre andet er angivet, skal alle måleenheder og tilhørende symboler være i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets direktiv 80/181/EØF ⁽¹⁾.

3. **Klassificering i køretøjsklasser**

- 3.1. Fabrikanten er ansvarlig for klassificering af et køretøj i en bestemt klasse.

Med henblik herpå skal alle relevante kriterier beskrevet i dette bilag være opfyldt.

- 3.2. Den godkendende myndighed kan anmode fabrikanten om relevante yderligere oplysninger, der kan godtgøre, at en køretøjstype skal klassificeres som et køretøj til særlig anvendelse i den særlige gruppe (»SG-kode«).

DEL A

Kriterier for klassificering af køretøjer

1. **Køretøjsklasser**

Med hensyn til europæisk og national typegodkendelse samt individuel godkendelse klassificeres køretøjer efter følgende klassifikation:

(Det underforstås, at godkendelse kun kan meddeles for de klasser, der anført i punkt 1.1.1-1.1.3, 1.2.1-1.2.3 og 1.3.1-1.3.4).

- 1.1. Klasse M Motorkøretøjer konstrueret først og fremmest til befordring af personer og disses bagage.

- 1.1.1. Klasse M₁ Køretøjer i klasse M med højst otte siddepladser ud over førerens siddeplads.

I køretøjer i klasse M₁ må der ikke være afsat plads til stående passagerer.

Antallet af siddepladser kan være begrænset til én (dvs. førerens siddeplads).

⁽¹⁾ EFT L 39 af 15.2.1980, s. 40.

- 1.1.2. Klasse M₂ Køretøjer i klasse M med mere end otte siddepladser ud over førerens siddeplads og med en totalmasse på ikke over 5 tons.
- Køretøjer i klasse M₂ kan ud over siddepladserne have plads afsat til stående passagerer.
- 1.1.3. Klasse M₃ Køretøjer i klasse M med mere end otte siddepladser ud over førerens siddeplads og med en totalmasse på over 5 tons.
- I køretøjer i klasse M₃ kan der være afsat plads til stående passagerer.
- 1.2. Klasse N Motorkøretøjer konstrueret og fremstillet først og fremmest til transport af gods.
- 1.2.1. Klasse N₁ Køretøjer i klasse N med en totalmasse på ikke over 3,5 tons.
- 1.2.2. Klasse N₂ Køretøjer i klasse N med en totalmasse på over 3,5 tons, men ikke over 12 tons.
- 1.2.3. Klasse N₃ Køretøjer i klasse N med en totalmasse på over 12 tons.
- 1.3. Klasse O Påhængskøretøjer konstrueret og fremstillet til transport af gods eller personer samt til beboelse.
- 1.3.1. Klasse O₁ Køretøjer i klasse O med en totalmasse på ikke over 0,75 ton.
- 1.3.2. Klasse O₂ Køretøjer i klasse O med en totalmasse på over 0,75 ton, men ikke over 3,5 tons.
- 1.3.3. Klasse O₃ Køretøjer i klasse O med en totalmasse på over 3,5 tons, men ikke over 10 tons.
- 1.3.4. Klasse O₄ Køretøjer i klasse O med en totalmasse på over 10 tons.

2. Underklasser

2.1. Terrængående (off road) køretøjer

Ved »*terrængående (off road) køretøj*« forstår et køretøj i enten klasse M eller N med særlige tekniske karakteristika, der gør det muligt at anvende det uden for de normale veje.

For disse klasser af køretøjer tilføjes bogstavet »G« som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen.

Kriterierne for underopdeling af køretøjer som terrængående (off road) køretøjer angives nærmere i sektion 4 i del A til dette bilag.

2.2. Køretøjer til særlig anvendelse

2.2.1. Ved »*køretøj til særlig anvendelse*« forstår et køretøj i klasse M, N eller O med særlige tekniske karakteristika, der gør det muligt at udføre en funktion, som kræver særlige indretninger og/eller særligt udstyr.

For delvis opbyggede køretøjer, der er beregnet til senere at indgå i underklassen køretøjer til særlig anvendelse, tilføjes bogstavet »S« som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen.

De forskellige typer af køretøjer til særlig anvendelse er defineret og opført i sektion 5.

2.3. Terrængående (off road) køretøjer til særlig anvendelse

2.3.1. Ved »*terrængående (off road) køretøj til særlig anvendelse*« forstår et køretøj, der hører ind under enten klasse M eller N, eller har de særlige tekniske karakteristika, der er omhandlet i punkt 2.1 og 2.2.

For disse klasser af køretøjer tilføjes bogstavet »G« som suffiks til det bogstav og det tal, der identificerer køretøjsklassen.

Desuden tilføjes bogstavet »S« som andet suffiks for delvis opbyggede køretøjer, der er beregnet til senere at indgå i underklassen køretøjer til særlig anvendelse.

3. **Kriterier for klassificering af køretøjer i klasse N**
- 3.1. Klassificeringen af et køretøj i klasse N skal baseres på køretøjets tekniske karakteristika som omhandlet i punkt 3.2-3.6.
- 3.2. I princippet skal det eller de rum, hvor alle siddepladserne befinder sig, være fuldstændig adskilt fra lastarealet.
- 3.3. Som undtagelse fra kravene i punkt 3.2 kan personer og gods transporteres i samme rum, hvis lastarealet er udstyret med fastgørelsesanordninger konstrueret til at beskytte passagerer mod forskubning af lasten under kørslen, herunder ved hård opbremsning og svingning.
- 3.4. Fastgørelsesanordninger — fastsurringsanordninger — der er beregnet til fastgørelse af lasten som påkrævet i punkt 3.3 samt adskillelsesanordninger beregnet til køretøjer på indtil 7,5 tons, skal konstrueres i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 3 og 4 i ISO-standard 27956: 2009 »Road vehicles — securing of cargo in delivery vans — Requirements and test methods« (motorkøretøjer — fastgørelse af last i varevogne — krav og prøvningsmetoder).
- 3.4.1. Kravene omhandlet i punkt 3.4 kan kontrolleres i form af en overensstemmelseserklæring afgivet af fabrikanten.
- 3.4.2. Som et alternativ til kravene i punkt 3.4 kan fabrikanten over for den godkendende myndighed på tilfredsstillende vis påvise, at de monterede fastgørelsesanordninger viser et ækvivalent beskyttelsesniveau i forhold til niveauet i nævnte standard.
- 3.5. Antallet af siddepladser, eksklusive førerens siddeplads, må ikke overstige:
- a) 6, hvis der er tale om N₁-køretøjer
- b) 8, hvis der er tale om N₂- eller N₃-køretøjer.
- 3.6. Køretøjerne skal have en lastkapacitet svarende til eller større end passagerkapaciteten udtrykt i kg.
- 3.6.1. Med henblik herpå skal følgende ligninger være opfyldt i alle konfigurationer, især når alle siddepladser er besat:
- a) Når $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) Når $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) Når $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68$$
- Hvor bogstaverne har følgende betydning:
- »P« teknisk tilladt totalmasse
- »M« masse i køreklar stand
- »N« antal siddepladser foruden førerens.
- 3.6.2. Massen af udstyr monteret på køretøjet for at rumme gods (f.eks. tank, karrosseri osv.), for at håndtere gods (f.eks. kran, lift osv.) og for at fastgøre gods (f.eks. anordning til fastgørelse af last) skal være inkluderet i M.
- Massen af udstyr, som ikke anvendes til ovenfor omhandlede formål (som f.eks. en kompressor, et spil, en elgenerator, sendeudstyr osv.) er ikke inkluderet i M for så vidt angår anvendelsen af ovenstående formler.
- 3.7. Kravene omhandlet i punkt 3.2-3.6 skal være opfyldt for alle varianter og versioner inden for køretøjstypen.
- 3.8. Kriterier for klassificering af køretøjer i klasse N₁.

3.8.1 Et køretøj klassificeres som N_1 , når alle de gældende kriterier er opfyldt.

Hvis et eller flere kriterier ikke er opfyldt, klassificeres køretøjet som M_1 .

3.8.2. Ud over de almindelige kriterier omhandlet i punkt 3.2-3.6 skal de kriterier, der er angivet i punkt 3.8.2.1-3.8.2.3.5, opfyldes ved klassificering af køretøjer, hvor rummet, hvor føreren befinder sig, og lasten er placeret i samme enhed (dvs. karosseri »BB«).

3.8.2.1. Det forhold, at der er monteret en hel eller delvis væg eller adskillelse mellem en sæderække og lastarealet, ophæver ikke forpligtelsen til at opfylde de krævede kriterier.

3.8.2.2. Kriterierne er som følger:

a) Indlæsning af gods skal kunne finde sted gennem en bagdør, en hækklap eller en sidedør, der er konstrueret og fremstillet til dette formål.

b) Hvis der er tale om en bagdør eller en hækklap, skal lasteåbningen opfylde følgende krav:

i) Hvis køretøjet kun er udstyret med én række sæder eller kun med et førersæde, skal lasteåbningens højde være mindst 600 mm.

ii) Hvis køretøjet er udstyret med to eller flere sæderækker skal lasteåbningens højde være mindst 800 mm, og åbningens areal skal mindst være 12 800 cm².

c) Lastarealet skal opfylde følgende krav:

Ved »lastareal« forstår den del af køretøjet, der befinder sig bag ved sæderækken/sæderækkerne eller bag ved førersædet, hvis køretøjet kun er udstyret med et førersæde.

i) Lastarealets overflade skal i det store og hele være plant.

ii) Hvis køretøjet kun er udstyret én række sæder eller med et sæde, skal lastarealets længde være mindst 40 % af akselafstanden.

iii) Hvis køretøjet er udstyret med to eller flere sæderækker, skal lastarealets længde være mindst 30 % af akselafstanden.

Hvis sæderne i den bageste sæderække let kan udtages af køretøjet uden brug af specialværktøj, skal kravene med hensyn til lastarealets længde være opfyldt med alle sæder monteret i køretøjet.

iv) Kravene med hensyn til lastarealets længde skal være opfyldt, når sæderne i forreste eller i givet fald bageste sæderække, er opretstående i deres normale brugsposition.

3.8.2.3. Særlige betingelser for målinger

3.8.2.3.1 Definitioner

a) Ved »lasteåbningens højde« forstår den lodrette afstand mellem to horisontale planer, der tangerer henholdsvis det højeste punkt i døråbningens underside og det laveste punkt i dens overside.

b) Ved »lasteåbningens flade« forstår den største flade af den retvinklede projektion på et vertikalt plan vinkelret på køretøjets midterlinje af den størst mulige åbning, når bagdør(e) eller hækklap er helt åbne.

c) Ved »akselafstand« forstår for så vidt angår anvendelsen af formlerne i punkt 3.8.2.2 og 3.8.3.1 afstanden mellem:

i) forakslens midterlinje og den anden aksels midterlinje, hvis der er tale om et køretøj med to aksler, eller

ii) forakslens midterlinje og midterlinjen af en virtuel aksel med lige stor afstand til anden og tredje aksel, hvis der er tale om et køretøj med tre aksler.

3.8.2.3.2. Justering af sæder

- a) Sæderne justeres til deres bageste og yderste positioner.
- b) Ryglænet skal, hvis det er justerbart, justeres, så det passer til den tredimensionale H-punkt-maskine med en torsovinkel på 25 grader.
- c) Hvis ryglænet ikke kan justeres, skal det befinde sig i den af fabrikanten valgte position.
- d) Hvis sædet kan højdejusteres, justeres det til laveste stilling.

3.8.2.3.3. Forhold ved køretøjet

- a) Køretøjet skal være lastet til dets totalmasse.
- b) Køretøjets hjul skal vende lige fremad.

3.8.2.3.4. Kravene i punkt 3.8.2.3.2 finder ikke anvendelse, hvis køretøjet er udstyret med en væg eller adskillelse.

3.8.2.3.5. Måling af lastarealets længde

- a) Hvis køretøjet ikke er udstyret med en adskillelse eller en væg, måles længden fra et vertikalt plan, der tangerer det bageste, yderste punkt af ryglænets overside, til det bageste indvendige panel eller dør eller hækkklap i lukket stilling.
- b) Hvis køretøjet er udstyret med en adskillelse eller en væg, måles længden fra et vertikalt plan, der tangerer det bageste, yderste punkt af adskillelsen eller væggen, til henholdsvis det bageste indvendige panel eller dør eller hækkklap i lukket stilling.
- c) Kravene med hensyn til længde skal være opfyldt mindst langs en horisontal linje beliggende i det langsgående vertikale plan, der går gennem køretøjets midterlinje, i niveau med gulvet i lastarealet.

3.8.3. Ud over de almindelige kriterier omhandlet i punkt 3.2-3.6 skal de kriterier, der er angivet i punkt 3.8.3.1-3.8.3.4, opfyldes ved klassificering af køretøjer, hvor rummet, hvor føreren befinder sig, og lasten ikke er placeret i samme enhed (dvs. karosseri »BE«).

3.8.3.1. Hvis køretøjet er udstyret med et lukket karosseri, gælder følgende:

- a) Indlæsning af gods skal kunne finde sted gennem en bagdør, en hækkklap eller et panel eller på anden måde.
- b) Lasteåbningens mindstehøjde skal være mindst 800 mm, og åbningen skal have en flade på mindst 12 800 cm².
- c) Lastarealets mindstelængde skal være mindst 40 % af akselafstanden.

3.8.3.2. Hvis køretøjet er udstyret med et åbent lastareal, er det kun bestemmelserne i punkt 3.8.3.1, a) og c), der finder anvendelse.

3.8.3.3. For så vidt angår bestemmelserne omhandlet i punkt 3.8.3, finder definitionerne i punkt 3.8.2 tilsvarende anvendelse efter de nødvendige tilpasninger.

3.8.3.4. Kravene med hensyn til lastarealets længde skal dog være opfyldt langs en horisontal linje beliggende i det langsgående vertikale plan, der går gennem køretøjets midterlinje, i niveau med gulvet i lastarealet.

4. Kriterier for klassificering af køretøjer i underklassen terrængående (off road) køretøjer

4.1. Køretøjer i klasse M₁ og N₁ klassificeres i underklassen terrængående (off road) køretøjer, hvis de samtidigt opfylder følgende betingelser:

- a) Mindst én foraksel og mindst én bagaksel er konstrueret til at trække samtidig, uanset om trækket på den ene aksel kan frakobles.
- b) Køretøjet er udstyret med mindst én differentialespærre eller mekanisme med tilsvarende virkning.
- c) Køretøjet kan forcere en stigning på mindst 25 % som enkeltkøretøj.
- d) Køretøjet skal opfylde fem af de seks følgende krav:
 - i) en mindste frigangsvinkel fortil på 25 grader
 - ii) en mindste frigangsvinkel bagtil på 20 grader

- iii) en rampevinkel på mindst 20 grader
 - iv) en frihøjde under forakslen på mindst 180 mm
 - v) en frihøjde under bagakslen på mindst 180 mm
 - vi) en frihøjde mellem akslerne på mindst 200 mm.
- 4.2. Køretøjer i klasse M₂, N₂ eller M₃ med en totalmasse på ikke over 12 tons klassificeres i underklassen terrængående (off road) køretøjer, hvis de opfylder betingelserne i a) eller begge betingelserne i b) og c):
- a) Alle køretøjets aksler trækker samtidigt, uanset om trækket på en eller flere drivaksler kan frakobles.
 - b) i) Mindst én foraksel og mindst én bagaksel er konstrueret til at trække samtidig, uanset om trækket på den ene aksel kan frakobles.
 - ii) Køretøjet er udstyret med mindst én differentialespærre eller mekanisme med samme virkning.
 - iii) Køretøjet kan forcere en stigning på 25 % som enkeltkøretøj.
 - c) Køretøjet opfylder mindst fem af følgende seks krav, hvis dets totalmasse ikke overstiger 7,5 tons, og mindst fire af kravene, hvis dets totalmasse er over 7,5 tons:
 - i) en mindste frigangsvinkel fortil på 25 grader
 - ii) en mindste frigangsvinkel bagtil på 25 grader
 - iii) en rampevinkel på mindst 25 grader
 - iv) en frihøjde under forakslen på mindst 250 mm
 - v) en frihøjde mellem akslerne på mindst 300 mm
 - vi) en frihøjde under bagakslen på mindst 250 mm.
- 4.3. Køretøjer i klasse M₃ eller N₃ med en totalmasse på over 12 tons klassificeres i underklassen terrængående (off road) køretøjer, hvis de opfylder betingelserne i a) eller begge betingelserne i b) og c):
- a) Alle køretøjets aksler trækker samtidigt, uanset om trækket på en eller flere drivaksler kan frakobles.
 - b) i) Mindst halvdelen af akslerne (eller to ud af tre aksler, hvis køretøjet har tre aksler, og tre ud af fem aksler, hvis køretøjet fem aksler) er konstrueret til at trække samtidigt, uanset om trækket på en aksel kan frakobles.
 - ii) Køretøjet er udstyret med mindst én differentialespærre eller mekanisme med tilsvarende virkning.
 - iii) Køretøjet kan forcere en stigning på 25 % som enkeltkøretøj.
 - c) Køretøjet skal opfylde fire af de seks følgende krav:
 - i) en mindste frigangsvinkel fortil på 25 grader
 - ii) en mindste frigangsvinkel bagtil på 25 grader
 - iii) en rampevinkel på mindst 25 grader
 - iv) en frihøjde under forakslen på mindst 250 mm
 - v) en frihøjde mellem akslerne på mindst 300 mm
 - vi) en frihøjde under bagakslen på mindst 250 mm.
- 4.4. Metoden til kontrol af overensstemmelse med de geometriske bestemmelser omhandlet i denne sektion er beskrevet i tillæg 1.

5. **Køretøjer til særlig anvendelse**

	Betegnelse	Kode	Definition
5.1.	Campingbil	SA	Et køretøj i klasse M, der er indrettet til beboelse og mindst har følgende udstyr: a) sæder og bord b) sovepladser, som også kan fremkomme ved omdannelse af sæderne c) madlavningsfaciliteter d) opbevaringsfaciliteter. Dette tilbehør skal være stift fastgjort i opholdsrummet. Bordet kan dog være udformet således, at det let kan nedtages.
5.2.	Pansret køretøj	SB	Et køretøj bestemt til beskyttelse af de befordrede passagerer eller det medførte gods med kuglesikker panserbeklædning.
5.3.	Ambulance	SC	Køretøj i klasse M, som er bestemt til befordring af syge eller tilskadekomne personer og er forsynet med særligt udstyr dertil. Patientrummet skal opfylde de tekniske krav i standard EN 1789 : 2007 om »Medical vehicles and their equipment — Road ambulances« (ambulancer og ambulanceudstyr — ambulancer) med undtagelse af punkt 6.5 »List of equipment« (udstysliste).
5.4.	Rustvogn	SD	Køretøj i klasse M, som er bestemt til befordring af døde personer og er forsynet med særligt udstyr dertil.
5.5.	Køretøj med adgang for kørestole	SH	Et køretøj i klasse M ₁ , der er fremstillet eller ombygget, så det kan rumme en eller flere personer, som sidder i deres kørestole under kørsel på vej.
5.6.	Campingvogn	SE	Et køretøj i klasse O som defineret i term 3.2.1.3 i ISO-standard 3833 : 1977.
5.7.	Mobilkran	SF	Et køretøj i klasse N ₃ , som ikke er udstyret til godsbefordring, men som er forsynet med en kran med et løftemoment på mindst 400 kNm.
5.8.	Særlig gruppe	SG	Et køretøj til særlige anvendelse, der ikke falder ind under en af definitionerne under denne sektion.
5.9.	Dolly	SJ	Et køretøj i kategori O, der er udstyret med skammelkobling til understøtning af sættevogn med henblik på at konvertere denne til en påhængsvogn.
5.10.	Påhængskøretøj til særtransport	SK	Et køretøj i klasse O ₄ , der er beregnet til transport af udelelige laster, der på grund af deres dimensioner er underlagt begrænsninger med hensyn til fart og kørsel. Denne term omfatter også hydrauliske modulpåhængsvogne uanset antallet af moduler.

6. **Bemærkninger**

6.1. Der meddeles ikke typegodkendelse:

- a) til en dolly som defineret i sektion 5 i dette bilags del A
- b) til et påhængskøretøj med trækstang som defineret i sektion 4 i dette bilags del C
- c) til et påhængskøretøj, som kan transportere personer, når det kører på vej.

6.2. Punkt 6.1 berører ikke bestemmelserne i artikel 23 om nationale godkendelser af små serier.

DEL B

Kriterier for køretøjstyper, varianter og versioner1. **Klasse M₁**

1.1. Køretøjstype

1.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) fabrikantens firmanavn.

En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse

- b) konstruktion og samling af karrosseriets væsentlige dele, hvis der er tale om et selvbærende karrosseri.

Det samme finder tilsvarende anvendelse efter de nødvendige tilpasninger på køretøjer, hvor karrosseriet er fastboltet eller påsvejst en separat ramme.

- c) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.

1.1.2 Som undtagelse fra kravene i punkt 1.1.1, b), når fabrikanten bruger gulvdelen af karrosserikonstruktionen samt de væsentlige elementer, der udgør den forreste del af karrosserikonstruktionen, der befinder sig umiddelbart foran forrudepanelet, til opbygningen af forskellige karrosserier (f.eks. sedan og coupe), kan disse køretøjer anses for at tilhøre samme type. Dette skal godtgøres af fabrikanten.

1.1.3. En type består af mindst én variant og én version.

1.2. Variant

1.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:

- a) antal sidedøre eller karrosseritype som defineret i sektion 1 i del C, når fabrikanten anvender kriterierne i punkt 1.1.2

- b) motor med hensyn til følgende konstruktionskarakteristika:

- i) energiforsyning (forbrændingsmotor, elektrisk motor eller andet)
- ii) arbejdsprincip (styret tænding, kompressionstænding eller andet)
- iii) antal cylindre og cylinderarrangement, hvis der er tale om forbrændingsmotorer (L4, V6 eller andet)

- c) antal aksler

- d) antal og indbyrdes forbindelse af drivaksler

- e) antal styrede aksler

- f) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget).

1.3. Version

1.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) teknisk tilladt totalmasse

- b) motorens slagvolumen, hvis der er tale om en forbrændingsmotor

- c) maksimal motoreffekt eller maksimal kontinuerlig nominel effekt (elektrisk motor)

- d) arten af brændstof (benzin, diesel, LPG, dobbeltbrændstof eller andet)

- e) det maksimale antal siddepladser

- f) støjniveau ved forbikørsel

- g) niveau af udstødningsemissioner (f.eks. Euro V, Euro VI eller andet)

- h) blandede eller vægtede, blandede CO₂-emissioner

- i) elektrisk energiforbrug (vægtet, blandet)

- j) blandet eller vægtet, blandet brændstofforbrug

- k) tilstedeværelsen af et unikt sæt innovative teknologier som specificeret i artikel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.

2. Kategori M₂ og M₃

2.1. Køretøjstype

2.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

a) fabrikantens firmanavn.

En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse

b) klasse

c) følgende konstruktionsaspekter:

i) konstruktionen af de vigtigste elementer, der udgør chassiset

ii) konstruktionen af karrosseriets væsentlige dele, hvis der er tale om et selv bærende karrosseri

d) antal dæk (enkelt- eller dobbeltdæk)

e) antal sektioner (stiv/leddelt)

f) antal aksler

g) energitilførselsmåde (i køretøjet eller eksternt)

h) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.

2.1.2. En type består af mindst én variant og én version.

2.2. Variant

2.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:

a) karrosseritypen som defineret i sektion 2 i del C

b) køretøjets gruppe eller kombination af grupper som defineret i punkt 2.1.1 i bilag I til direktiv 2001/85/EF (kun for færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)

c) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget/trinvis færdigopbygget)

d) motor med hensyn til følgende konstruktionskarakteristika:

i) energiforsyning (forbrændingsmotor, elektrisk motor eller andet)

ii) arbejdsprincip (styret tænding, kompressionstænding eller andet)

iii) antal cylindre og cylinderarrangement, hvis der er tale om forbrændingsmotorer (L6, V8 eller andet).

2.3. Version

2.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

a) teknisk tilladt totalmasse

b) hvorvidt køretøjet kan trække et påhængskøretøj eller ej

c) motorens slagvolumen, hvis der er tale om en forbrændingsmotor

d) maksimal motoreffekt eller maksimal kontinuerlig nominel effekt (elektrisk motor)

e) arten af brændstof (benzin, diesel, LPG, dobbeltbrændstof eller andet)

f) støjniveau ved forbikørsel

g) niveau af udstødningsemissioner (f.eks. Euro IV, Euro V eller andet).

3. Klasse N₁

3.1. Køretøjstype

3.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som alle følgende karakteristika til fælles:

a) fabrikantens firmanavn.

En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse

- b) konstruktion og samling af karrosseriets væsentlige dele, hvis der er tale om et selv bærende karrosseri
 - c) konstruktionen af chassisets væsentlige dele, hvis der er tale om et ikke-selv bærende karrosseri
 - d) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.
- 3.1.2. Som undtagelse fra kravene i punkt 3.1.1, b), når fabrikanten bruger gulvdelen af karrosserikonstruktionen samt de væsentlige elementer, der udgør den forreste del af karrosserikonstruktionen, der befinder sig umiddelbart foran forrudepanelet, til opbygningen af forskellige karrosserier (f.eks. en varevogn og chassis med førerhus, forskellige akselafstande og forskellige lofthøjder), kan disse køretøjer anses for at tilhøre samme type. Dette skal godtgøres af fabrikanten.
- 3.1.3. En type består af mindst én variant og én version.
- 3.2. Variant
- 3.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:
- a) antal sidedøre eller karrosseritype som defineret i sektion 3 i del C (for færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer), når fabrikanten anvender kriterierne i punkt 3.1.2
 - b) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget/trinvis færdigopbygget)
 - c) motor med hensyn til følgende konstruktionskarakteristika:
 - i) energiforsyning (forbrændingsmotor, elektrisk motor eller andet)
 - ii) arbejdsprincip (styret tænding, kompressionstænding eller andet)
 - iii) antal cylindre og cylinderarrangement, hvis der er tale om forbrændingsmotorer (L6, V8 eller andet)
 - d) antal aksler
 - e) antal og indbyrdes forbindelse af drivaksler
 - f) antal styrede aksler.
- 3.3. Version
- 3.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:
- a) teknisk tilladt totalmasse
 - b) motorens slagvolumen, hvis der er tale om en forbrændingsmotor
 - c) maksimal motoreffekt eller maksimal kontinuerlig nominel effekt (elektrisk motor)
 - d) arten af brændstof (benzin, diesel, LPG, dobbeltbrændstof eller andet)
 - e) det maksimale antal siddepladser
 - f) støjniveau ved forbikørsel
 - g) niveau af udstødningsmissioner (f.eks. Euro V, Euro VI eller andet)
 - h) blandede eller vægtede, blandede CO₂-emissioner
 - i) elektrisk energiforbrug (vægtet, blandet)
 - j) blandet eller vægtet, blandet brændstofforbrug.
4. **Klasse N₂ og N₃**
- 4.1. Køretøjstype
- 4.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som har alle følgende væsentlige karakteristika til fælles:
- a) fabrikantens firmanavn.
 - En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse
 - b) klasse
 - c) chassiskonstruktion, der er fælles for en enkelt produktionslinje
 - d) antal aksler
 - e) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.
- 4.1.2. En type består af mindst én variant og én version.

4.2. Variant

4.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:

- a) karrosseriets konstruktionskoncept som omhandlet i sektion 3 i del C og i tillæg 2 (kun for færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)
- b) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget/trinvis færdigopbygget)
- c) motor med hensyn til følgende konstruktionskarakteristika:
 - i) energiforsyning (forbrændingsmotor, elektrisk motor eller andet)
 - ii) arbejdsprincip (styret tænding, kompressionstænding eller andet)
 - iii) antal cylindre og cylinderarrangement, hvis der er tale om forbrændingsmotorer (L6, V8 eller andet)
- d) antal og indbyrdes forbindelse af drivakslar
- e) antal styrede aksler.

4.3. Version

4.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) teknisk tilladt totalmasse
- b) er i stand til eller er ikke i stand til at trække et påhængskøretøj som følger:
 - i) et påhængskøretøj uden bremsar
 - ii) et påhængskøretøj med påløbsbremsning som defineret i punkt 2.12 i FN/ECE-regulativ nr. 13
 - iii) et påhængskøretøj med kontinuert bremsning eller semi-kontinuert bremsning som defineret i punkt 2.9 og 2.10 i FN/ECE-regulativ nr. 13
 - iv) et påhængskøretøj i klasse O₄, som fører til en totalmasse for vogntoget på ikke over 44 tons
 - v) et påhængskøretøj i klasse O₄, som fører til en totalmasse for vogntoget på over 44 tons
- c) motorens slagvolumen
- d) maksimal motoreffekt
- e) arten af brændstof (benzin, diesel, LPG, dobbeltbrændstof eller andet)
- f) støjniveau ved forbikørsel
- g) niveau af udstødningsmissioner (f.eks. Euro IV, Euro V eller andet).

5. Klasse O₁ og O₂

5.1. Køretøjstype

5.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) fabrikantens firmanavn.

En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse

- b) klasse
- c) konceptet som defineret i sektion 4 i del C

d) følgende konstruktionsaspekter:

- i) konstruktionen af de vigtigste elementer, der udgør chassiset
 - ii) konstruktionen af karrosseriets væsentlige dele, hvis der er tale om et selvbærende karrosseri
- e) antal aksler
- f) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.

5.1.2. En type består af mindst én variant og én version.

5.2. Variant

5.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:

- a) arten af karrosseri som omhandlet i tillæg 2 (for færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)
- b) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget/trinvis færdigopbygget)
- c) bremsesystemets type (f.eks. ubremset/påløbsbremse/servobremse).

5.3. Version

5.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) teknisk tilladt totalmasse
- b) ophængningskoncept (luft, stål- eller gummiophæng, torsionsstang eller andet)
- c) trækstangskoncept (trekant, rør eller andet).

6. **Klasse O₃ og O₄**

6.1. Køretøjstype

6.1.1. En »køretøjstype« består af køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) fabrikantens firmanavn.
En ændring i virksomhedens juridiske ejendomsform indebærer ikke, at der skal meddeles en ny godkendelse
- b) klasse
- c) påhængskøretøjets koncept i henhold til definitionerne i sektion 4 i del C
- d) følgende konstruktionsaspekter:
 - i) konstruktionen af de vigtigste elementer, der udgør chassiset
 - ii) konstruktionen af karrosseriets væsentlige dele, hvis der er tale om et påhængskøretøj med selvbærende karrosseri
- e) antal aksler
- f) hvis der er tale om etapevis opbyggede køretøjer, fabrikanten og typen af køretøjet på den forudgående etape.

6.1.2. En type består af mindst én variant og én version.

6.2. Varianter

6.2.1. En »variant« inden for en køretøjstype omfatter de køretøjer, som har alle følgende konstruktionskarakteristika til fælles:

- a) arten af karrosseri som omhandlet i tillæg 2 (for færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)
- b) opbygningsgrad (f.eks. færdigopbygget/delvis opbygget/trinvis færdigopbygget)
- c) ophængningskoncept (stål-ophæng, luftophæng eller hydraulisk ophæng)
- d) følgende tekniske karakteristika:
 - i) kan chassiset forlænges eller ej
 - ii) dækkets højde (normal, lavt lad, halvt sænket lad osv.).

6.3. Versioner

6.3.1. En »version« inden for en variant omfatter de køretøjer, som har alle følgende karakteristika til fælles:

- a) teknisk tilladt totalmasse
- b) de underinddelinger eller kombinationer af underinddelinger, der er omhandlet i punkt 3.2 og 3.3 i bilag I til direktiv 96/53/EF, som akselafstanden mellem to på hinanden følgende aksler hører ind under
- c) definition af akslerne med hensyn til følgende:
 - i) løftbare aksler (antal og placering)
 - ii) belastbare aksler (antal og placering)
 - iii) styrede aksler (antal og placering).

7. Fælleskrav for alle køretøjsklasser

7.1. Hvis et køretøj falder ind under flere klasser som følge af dets totalmasse eller antallet af siddepladser eller begge dele, kan fabrikanten vælge at bruge kriterierne fra enten den ene eller den anden køretøjsklasse til definition af varianter og versioner.

7.1.1. Eksempler:

- a) Et køretøj »A« kan typegodkendes som N_1 (3,5 tons) og N_2 (4,2 tons) ud fra dets totalmasse. I et sådant tilfælde kan de parametre, der er nævnt i klasse N_1 , også anvendes for det køretøj, der falder ind under klasse N_2 (eller omvendt).
- b) Et køretøj »B« kan typegodkendes som M_1 og M_2 ud fra antallet af siddepladser (7+1 eller 10+1), og de parametre, der er nævnt i klasse M_1 kan også anvendes for det køretøj, der falder ind under klasse M_2 (eller omvendt).

7.2. Et køretøj i klasse N kan typegodkendes ud fra de bestemmelser, der er påkrævet for henholdsvis klasse M_1 eller M_2 , når det er hensigten, at det skal konverteres til et køretøj i denne klasse i næste etape af en etapevis typegodkendelsesprocedure.

7.2.1. Denne mulighed kan kun anvendes på delvis opbyggede køretøjer.

Sådanne køretøjer skal være identificeret ved en særlig kode for varianten, som gives af fabrikanten af basiskøretøjet.

7.3. Betegnelser for typer, varianter og versioner

7.3.1. Fabrikanten tildeler en alfanumerisk kode til hver køretøjstype, variant og version, og denne består af latinske bogstaver og/eller arabiske tal.

Brug af parenteser og bindestreger er tilladt, hvis de ikke erstatter et bogstav eller et tal.

7.3.2. Hele koden betegnes: type-variant-version eller »TVV-kode«.

7.3.3. TVV-koden skal klart og utvetydigt identificere en unik kombination af tekniske karakteristika ud fra de kriterier, der er fastlagt i del B i nærværende bilag.

7.3.4. Samme fabrikant må ikke anvende samme kode til at definere en køretøjstype, hvis denne falder ind under to eller flere klasser.

7.3.5. Samme fabrikant må ikke anvende samme kode til at definere en køretøjstype i forbindelse med mere end én typegodkendelse inden for samme køretøjsklasse.

7.4. Tal og bogstaver i TVV-koden

7.4.1. Antallet af tegn må ikke overstige:

- a) 15 for koden for køretøjstypen
- b) 25 for koden for en variant
- c) 35 for koden for en version.

7.4.2. Den fuldstændige »TVV-kode« må ikke indeholde mere end 75 tegn.

7.4.3. Når TVV-koden anvendes i sin helhed, skal der være et mellemrum mellem type, variant og version.

Eksempel på en sådan TVV-kode: 159AF[...mellemrum]0054[...mellemrum]977k(BE).

DEL C

Definition af karrosseriart**0. Generelt**

- 0.1. Typen af karrosseri omhandlet i sektion 9 i bilag I og del 1 i bilag III samt koden for karrosseri som omhandlet i nr. 38 i bilag IX angives ved hjælp af koder.

Koderne finder som udgangspunkt anvendelse på færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer.

- 0.2. For så vidt angår køretøjer i klasse M skal karrosseritypen bestå af to bogstaver som nærmere angivet i sektion 1 og 2.
- 0.3. For så vidt angår køretøjer i klasse N og O skal karrosseritypen bestå af to bogstaver som nærmere angivet i sektion 3 og 4.
- 0.4. Hvis det er nødvendigt (især for de karrosserityper, der er omhandlet i henholdsvis punkt 3.1 og 3.6 samt i punkt 4.1-4.4), suppleres de med to tal.

0.4.1. Fortegnelsen over tal fastsættes i tillæg 2 til nærværende bilag.

- 0.5. For køretøjer til særlig anvendelse skal den type karrosseri, der skal anvendes, være relateret til køretøjets klasse.

1. Køretøjer i klasse M₁

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
1.1.	AA	Sedan	Et køretøj som defineret i term 3.1.1.1 i ISO-standard 3833-1977, med mindst fire sidevinduer
1.2.	AB	Hatchback	En sedan som defineret i 1.1, med vippe-dør i bagenden af køretøjet
1.3.	AC	Stationcar	Et køretøj som defineret i term 3.1.1.4 i ISO-standard 3833-1977
1.4.	AD	Coupé	Et køretøj som defineret i term 3.1.1.5 i ISO-standard 3833-1977
1.5.	AE	Cabriolet	Et køretøj som defineret i term 3.1.1.6 i ISO-standard 3833-1977 En cabriolet kan dog være uden dør
1.6.	AF	Multifunktionelt køretøj	Et køretøj bortset fra AG og de i punkt AA-AE omhandlede, som er konstrueret til befordring af personer og disses bagage eller lejlighedsvis gods i et enkelt rum
1.7.	AG	Stationcar-pickup	Et køretøj som defineret i term 3.1.1.4.1 i ISO-standard 3833-1977 Bagagerummet skal dog være fuldstændigt adskilt fra passagerummet Desuden skal referencepunktet for førerens siddeplads befinde sig mindst 750 mm over den overflade, som køretøjet hviler på.

2. Motorkøretøjer i klasse M₂ og M₃

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
2.1.	CA	Enkeltdekkerbus	Et køretøj, hvor pladserne til passagerer er indrettet på et enkelt niveau eller på en måde, så de ikke udgør to niveauer oven på hinanden
2.2.	CB	Dobbeldekkerbus	Et køretøj som defineret i punkt 2.1.6 i bilag I til direktiv 2001/85/EF
2.3.	CC	Enkeltdekkerledbus	Et køretøj som defineret i punkt 2.1.3 i bilag I til direktiv 2001/85/EF
2.4.	CD	Dobbeldekkerledbus	Et køretøj som defineret i punkt 2.1.3.1 i bilag I til direktiv 2001/85/EF

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
2.5.	CE	Enkeltdekker lavgulvsbus	Et køretøj som defineret i punkt 2.1.4 i bilag I til direktiv 2001/85/EF med enkeltdekk
2.6.	CF	Dobbeltdækker-lavgulvsbus	Et køretøj som defineret i punkt 2.1.4 i bilag I til direktiv 2001/85/EF med dobbeltdæk
2.7.	CG	Enkeltdekker leddelt lavgulvsbus	Et køretøj, der kombinerer de tekniske karakteristika i nr. 2.3 og 2.5
2.8.	CH	Dobbeltdækker leddelt lavgulvsbus	Et køretøj, der kombinerer de tekniske karakteristika i nr. 2.4 og 2.6
2.9.	CI	Åben enkeltdekkerbus	Et køretøj med delvis tag eller uden tag
2.10.	CJ	Åben dobbeltdækkerbus	Et køretøj uden tag over en del eller hele det øverste dæk
2.11.	CX	Buschassis	Et delvis opbygget køretøj kun med chassisramme af stænger eller rør, fremdriftssystem og aksler, som er beregnet til færdigopbygning med karrosseri tilpasset transportoperatørens behov.

3. Motorkøretøjer i klasse N₁, N₂ eller N₃

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
3.1.	BA	Lastbil	Et køretøj konstrueret og fremstillet udelukkende eller først og fremmest til godstransport En lastbil kan også trække et påhængskøretøj
3.2.	BB	Kassevogn	En lastbil, hvor førerummet og lastarealet befinder sig i en enkelt enhed
3.3.	BC	Sættevognstrækker	Et trækkøretøj konstrueret og fremstillet udelukkende eller først og fremmest til trækning af sættevogne
3.4.	BD	Trækker til påhængsvogn	Et trækkøretøj konstrueret og fremstillet udelukkende til trækning af andre påhængskøretøjer end sættevogne
3.5.	BE	Pickup	Et køretøj med en totalmasse på ikke over 3 500 kg, hvor siddepladser og lastareal ikke er placeret i et enkelt rum
3.6.	BX	Chassis med førerhus eller delvis førerhus	Et delvis opbygget køretøj kun med et førerhus (komplet eller delvis), chassisramme, fremdriftssystem og aksler, som er beregnet til færdigopbygning med karrosseri tilpasset transportoperatørens behov.

4. Køretøjer i klasse O

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
4.1.	DA	Sættevogn	Et påhængskøretøj, der er konstrueret og fremstillet til tilkobling til en trækker eller en dolly og påføre trækkeren eller dollyen en betydelig vertikal belastning Den kobling, der skal benyttes til et vogntog, skal bestå af hovedbolt og skammel
4.2.	DB	Påhængsvogn med trækstang	Et påhængskøretøj med mindst to aksler, hvoraf mindst én er en styret aksel: a) udstyret med en trækanordning, som kan bevæges lodret (i forhold til påhængskøretøjet) og b) som overfører mindre end 100 daN i form af statisk vertikal belastning af det trækkende køretøj.

Ref.	Kode	Betegnelse	Definition
4.3.	DC	Kærre	Et påhængskøretøj, hvor akslen (akslerne) er anbragt nær ved køretøjets tyngdepunkt (når det er ensartet lastet), således at kun en mindre statisk lodret belastning på ikke over 10 % af den belastning, der svarer til påhængskøretøjets totalmasse, eller en belastning på højst 1 000 daN (idet den laveste værdi anvendes) overføres til det trækkende køretøj
4.4.	DE	Påhængskøretøj med stiv trækstang	Et påhængskøretøj med en aksel eller akselgruppe udstyret med en trækstang, som overfører en statisk belastning på ikke over 4 000 daN til det trækkende køretøj som følge af dets konstruktion, og som ikke opfylder definitionen for en kærre Den kobling, der skal benyttes til et vogntog, må ikke bestå af hovedbolt og skammel.

Tillæg 1

Procedure til kontrol af, om et køretøj kan klassificeres som terrængående (off road)**0. Generelt**

- 0.1. For så vidt angår klassificering af et køretøj som et terrængående (off road) køretøj finder den i dette tillæg beskrevne procedure anvendelse.

1. Prøvningsbetingelser ved geometriske målinger

- 1.1. Køretøjer i klasse M_1 eller N_1 skal være ulæstet med en 50-percentil mandlig dukke monteret i førersædet og med kølervæske, smøremidler, værktøj og reservehjul (hvis dette er monteret som originaludstyr (OEM-udstyr)).

Dukken kan erstattes af en lignende anordning med samme masse.

- 1.2. Andre køretøjer end de i punkt 1.1 omhandlede skal lastes til deres største teknisk tilladte totalmasse.

Fordelingen af masse på akslerne skal være den fordeling, der repræsenterer den mest ugunstige situation med hensyn til opfyldelse af de forskellige kriterier.

- 1.3. Et køretøj, der er repræsentativt for typen, indleveres til den tekniske tjeneste i den tilstand, der er specificeret i punkt 1.1 eller 1.2. Køretøjet skal være stationært, og dets hjul skal vende lige fremad.

Det underlag, som målingerne foretages på, skal være så plant og vandret (maks. 0,5 % hældning) som muligt.

2. Måling af frigangsvinkel fortil og bagtil samt af rampevinkel

- 2.1. Frigangsvinkel fortil måles i overensstemmelse med nr. 6.10 i ISO-standard 612 : 1978.

- 2.2. Frigangsvinkel bagtil måles i overensstemmelse med nr. 6.11 i ISO-standard 612 : 1978.

- 2.3. Rampevinkel måles i overensstemmelse med nr. 6.9 i ISO-standard 612 : 1978.

- 2.4. Ved måling af frigangsvinkel bagtil kan højdejusterbare beskyttelsesanordninger mod underkøring justeres til øverste position.

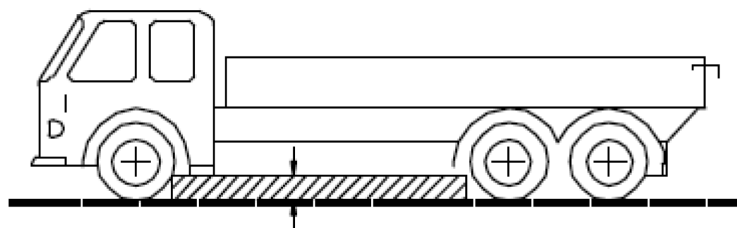
- 2.5. Forskriften i punkt 2.4 må ikke fortolkes som en forpligtelse for basiskøretøjet til at være udstyret med beskyttelse bagtil mod underkøring som originaludstyr. Fabrikanten af basiskøretøjet skal dog underrette fabrikanten i næste etape om, at køretøjet skal opfylde kravene til frigangsvinkel bagtil, når det udstyres med beskyttelse bagtil mod underkøring.

3. Måling af frihøjde

- 3.1. Frihøjde mellem akslerne

- 3.1.1. Ved »frihøjde mellem akslerne« forstås den mindste afstand mellem jordplanet og det laveste faste punkt på køretøjet.

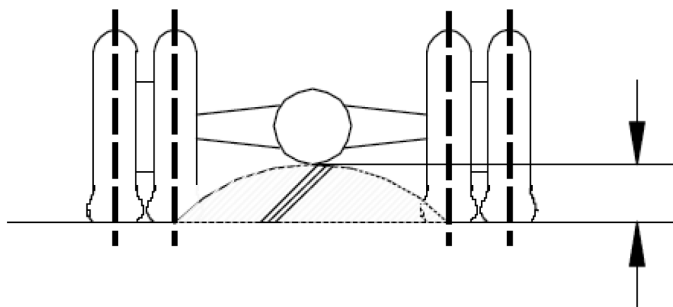
Ved anvendelsen af definitionen anvendes afstanden mellem den bageste aksel i den forreste akselgruppe og den forreste aksel i den bageste akselgruppe.



3.1.2. Ingen fast del af køretøjet må rage ind i det skraverede område på tegningen.

3.2. Frihøjde under en aksel

3.2.1. Ved »frihøjde under en aksel« forstås afstanden under det højeste punkt på en cirkelbue, der går gennem midten af dækkenes trædeflade på en aksels hjul (de indvendige hjul i tilfælde af tvillingdæk), og som rører det laveste faste punkt på køretøjet mellem hjulene.



3.2.2. Hvis det er relevant, skal måling af frihøjde foretages for hver aksel i en gruppe aksler.

4. Stigeevne

4.1. Ved »stigeevne« forstås et køretøjs evne til at forcere en stigning.

4.2. For at kontrollere stigeevnen for et delvis opbygget og et færdigopbygget køretøj i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, skal der udføres en prøvning.

4.3. Prøvningen skal udføres af den tekniske tjeneste med et køretøj, der er repræsentativt for den type, der skal prøves.

4.4. På fabrikantens anmodning og på de betingelser, der er nærmere angivet i bilag XVI, kan et køretøjs stigeevne påvises ved virtuel prøvning.

5. Prøvningsbetingelser og godkendelses-/afvisningskriterium

5.1. Indtil den 31. oktober 2014 finder betingelserne i punkt 7.5 i bilag I til direktiv 97/27/EF anvendelse.

Fra den 1. november 2014 finder de prøvningsbetingelser, der er vedtaget under Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 ⁽¹⁾ i henhold til artikel 14 i nævnte forordning, anvendelse.

5.2. Køretøjet skal forcere hældningen med en konstant hastighed, uden at hjulene skrider i hverken længderetning eller sideretning.

⁽¹⁾ EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1.

Tillæg 2

Tal til supplering af koderne for de forskellige karrosseriarter

- 01 Fladvogn
 - 02 Nedklappelige sider
 - 03 Lukket kasse
 - 04 Konditioneret karrosseri med isolerede vægge og udstyr til opretholdelse af indvendig temperatur
 - 05 Konditioneret karrosseri med isolerede vægge men uden udstyr til opretholdelse af indvendig temperatur
 - 06 Gardin
 - 07 Veksellad (overbygning kan udskiftes)
 - 08 Container
 - 09 Køretøjer med kroghejs
 - 10 Tip
 - 11 Tank
 - 12 Tank til transport af farligt gods
 - 13 Kreaturtransport
 - 14 Biltransport
 - 15 Cementblander
 - 16 Køretøjer med cementpumpe
 - 17 Tømmer
 - 18 Renovationsvogn
 - 19 Gadefejter, rengøring og afløbsrensning
 - 20 Kompressor
 - 21 Bådtransport
 - 22 Svæveflytransport
 - 23 Køretøjer til detailhandel eller fremvisning
 - 24 Bjærgningskøretøj
 - 25 Stigevogn
 - 26 Kranbil (bortset fra en mobil kran som defineret i sektion 5 i del A i bilag II)
 - 27 Køretøj med personlift
 - 28 Borevogn
 - 29 Påhængskøretøj med lavt lad
 - 30 Glastransport
 - 31 Brandbil
 - 99 Karrosseri, der ikke indgår i denne liste.»
-

BILAG II

I bilag IV til direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Titlen på bilag IV ændres til **»KRAV I FORBINDELSE MED EF-TYPEGODKENDELSE AF KØRETØJER«**.
- 2) Punkt 43, del I i bilag IV affattes således:

»43	Afskærmningssystemer	Direktiv 91/226/EØF	L 103 af 23.4.1991, s. 5					x	x	x	x	x	x	x
-----	----------------------	---------------------	--------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

- 3) Titlen på tillægget til bilag IV ændres til **»Krav i forbindelse med typegodkendelse af køretøjer i klasse M₁, som er fremstillet i små serier i henhold til artikel 22«**.

BILAG III

I bilag IX til direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse N₂ (færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:
»31. Placering af løftbare aksler: ...«
- 2) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse N₃ (færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:
»31. Placering af løftbare aksler: ...«
- 3) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse O₁ og O₂ (færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:
»31. Placering af løftbare aksler: ...«
- 4) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse O₃ og O₄ (færdigopbyggede og trinvis færdigopbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:
»31. Placering af løftbare aksler: ...«
- 5) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse N₂ (delvis opbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:
»31. Placering af løftbare aksler: ...«
- 6) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse N₃ (delvis opbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:
»31. Placering af løftbare aksler: ...«
- 7) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse O₁ og O₂ (delvis opbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:
»31. Placering af løftbare aksler: ...«
- 8) Teksten i nr. 31 i »Side 2 — Køretøjsklasse O₃ og O₄ (delvis opbyggede køretøjer)« i modellen for typeattesten udskiftes med følgende tekst:
»31. Placering af løftbare aksler: ...«
- 9) I teksten til de forklarende noter til bilag IX foretages følgende ændringer:
 - a) Den sidste sætning i den forklarende note (a) slettes.
 - b) Følgende sætning tilføjes til den forklarende note (e):
»For en kærre med en enkelt aksel angives den horisontale afstand mellem koblingens vertikale akse og akslens midte.«

BILAG IV

I bilag XI til direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

1) Punkt 43 i tillæg 2 til bilag XI affattes således:

»43	Afskærmningssystemer	Direktiv 91/226/EØF					x	x	x	x	x	x	x
-----	----------------------	---------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2) Punkt 43 i tillæg 4 til bilag XI affattes således:

»43	Afskærmningssystemer	Direktiv 91/226/EØF					x	x	x	x	x	x	x
-----	----------------------	---------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3) Følgende tillæg 6 tilføjes efter tillæg 5 og før »Forklaring på bogstavsymboler«:

»Tillæg 6

Påhængskøretøjer til særtransport

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Påhængskøretøj i klasse O ₄
3	Brændstofbeholdere/afskærmning bagtil	Direktiv 70/221/EØF	X
4	Anbringelse af bagnummerplader	Direktiv 70/222/EØF	X
5	Aktiveringskraft (styreapparater)	Direktiv 70/311/EØF	X
9	Bremser	Direktiv 71/320/EØF	X
10	Radiointerferens (elektromagnetisk kompatibilitet)	Direktiv 72/245/EØF	X
18	Skilte og foreskrevne påskrifter	Direktiv 76/114/EØF	X
20	Montering af lygter og lyssignaler	Direktiv 76/756/EØF	A + N
21	Refleksanordninger	Direktiv 76/757/EØF	X
22	Markeringslygter, positionslygter, baglygter, stoplygter, side-markeringslygter, kørelsygter	Direktiv 76/758/EØF	X
23	Retningsviserblinklygter	Direktiv 76/759/EØF	X
24	Bagnummerpladelygte	Direktiv 76/760/EØF	X
28	Tågebaglygter	Direktiv 77/538/EØF	X
29	Baklygter	Direktiv 77/539/EØF	X
36	Opvarmningsanlæg	Direktiv 2001/56/EF	N/A
42	Beskyttelse mod siderne	Direktiv 89/297/EØF	A
43	Afskærmningssystemer	Direktiv 91/226/EØF	A

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Påhængskøretøj i klasse O ₄
46	Dæk	Direktiv 92/23/EØF	I
48	Masser og dimensioner	Direktiv 97/27/EF	X
50	Tilkoblingsanordninger	Direktiv 94/20/EF	X
63	Generel sikkerhed	Forordning (EF) nr. 661/2009	P/A«

4) Under »Forklaring på bogstavsymboler« foretages følgende ændringer:

a) Punkt L affattes således:

»L: Anvendelsen begrænset til sæder bestemt til normal brug under kørsel på vej. På de bageste siddepladser kræves som minimum forankringer til hofteseler. Sæder, der ikke er bestemt til anvendelse under kørsel på vej, skal være tydeligt afmærket for brugerne ved hjælp af et piktogram eller et skilt med egnet tekst.«

b) Følgende punkt indsættes efter punkt N/A:

»P/A: Denne retsakt finder delvis anvendelse. Det nøjagtige anvendelsesområde fastsættes i gennemførelsesforanstaltningerne til forordning (EF) nr. 661/2009.«

c) Følgende punkt indsættes efter punkt H

»I: Dæk skal typegodkendes efter forskrifterne i FN/ECE-regulativ nr. 54, også selv om køretøjets konstruktivt bestemt største hastighed er under 80 km/h.

Belastningstallet kan justeres i forhold til påhængskøretøjets konstruktivt bestemt største hastighed efter aftale med dækfabrikanten.«

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 679/2011

af 14. juli 2011

om ændring af forordning (EF) nr. 1974/2006 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1698/2005 om støtte til udvikling af landdistrikterne fra Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1698/2005 af 20. september 2005 om støtte til udvikling af landdistrikterne fra Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) ⁽¹⁾, særlig artikel 91, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved forordning (EF) nr. 1698/2005 blev der fastlagt et samlet regelsæt for støtte fra Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) til udvikling af landdistrikterne i hele EU. Regelsættet er blevet suppleret med gennemførelsesbestemmelser, der blev vedtaget ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1974/2006 ⁽²⁾. Som følge af de indsamlede erfaringer og de problemer, der opstod under gennemførelsen af programmerne til udvikling af landdistrikterne, er det nødvendigt at ændre visse bestemmelser i forordningen og indføre yderligere gennemførelsesbestemmelser.
- (2) Operationer i forbindelse med produktion af vedvarende energi på landbrugsbedrifter i henhold til artikel 26 i forordning (EF) nr. 1698/2005 kan falde uden for anvendelsesområdet for artikel 42 i traktaten. For at sikre overholdelse af statsstøttereglerne på landbrugsområdet bør der fastsættes en specifik bestemmelse for investeringer i produktion af vedvarende energi på landbrugsbedrifter.
- (3) Artikel 27, stk. 12, i forordning (EF) nr. 1974/2006 fastsætter, at en tilpasning af forpligtelser til at drive miljøvenligt landbrug og forpligtelser på dyrevelfærdsområdet kan ske i form af en forlængelse af forpligtelsesperioden. For at undgå at overlappende den efterfølgende programmeringsperiode bør en sådan tilpasning begrænses til udgangen af den præmieperiode, som betalingsanmodningen for 2013 refererer til.
- (4) Artikel 47 i forordning (EF) nr. 1698/2005 fastsætter, at forpligtelser til at drive miljøvenligt skovbrug som hovedregel skal efterleves i en periode på mellem fem og syv år. For at undgå, at de fornyede forpligtelser strækker sig

ind i den efterfølgende programmeringsperiode, bør det fastsættes, at medlemsstaterne kan tillade en forlængelse af sådanne forpligtelser til udgangen af den præmieperiode, som betalingsanmodningen for 2013 refererer til.

- (5) Artikel 62, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 1698/2005 fastsætter, at når det gælder beslutningstagningen, skal de lokale aktionsgrupper, arbejdsmarkedets parter og økonomiske interesseorganisationer samt andre repræsentanter for civilsamfundet mindst udgøre 50 % af det lokale partnerskab. Medlemsstaterne bør også sikre, at de lokale aktionsgrupper opfylder denne minimumsandel ved afstemninger for at undgå, at den offentlige sektor dominerer beslutningstagningen. Det bør yderligere sikres, at projektlederne ikke påvirker afgørelsen af projektudvælgelsen. Der bør derfor træffes effektive foranstaltninger for at undgå interessekonflikter i vurderingen af og afstemningen om projektforslagene. Beslutningstagnings gennemsigthed bør sikres ved, at forløbet er tilstrækkelig synligt.
- (6) Ifølge artikel 38, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1974/2006 er det muligt at udbetale forskud til de lokale aktionsgruppers driftsomkostninger. Det har vist sig nødvendigt at udvide muligheden for at betale forskud til at omfatte omkostninger til at udvikle kompetencer og gennemføre informationstiltag i området som omhandlet i artikel 63, litra c), i forordning (EF) nr. 1698/2005 for at sikre de lokale aktionsgruppers likviditet.
- (7) Ifølge artikel 44, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1974/2006 kan medlemsstaterne træffe særlige foranstaltninger for at undgå, at mindre ændringer i forholdene på en bedrift får urimelige følger i forbindelse med støttemodtagerens indgåede forpligtelse til at tilbagebetale bistanden, hvis denne overdrager en del af bedriften til en anden, uden at sidstnævnte overtager forpligtelsen. Af hensyn til retssikkerheden bør en mindre ændring defineres i tilfælde, hvor bedriftens areal bliver mindre.
- (8) I artikel 46 i forordning (EF) nr. 1974/2006 er der indført en revisionsklausul i tilfælde af ændringer i udgangspunktet for visse foranstaltninger. Der bør også indføres en revisionsklausul i tilfælde af, at de nye forpligtelser til at drive miljøvenligt landbrug, dyrevelfærd eller miljøvenligt skovbrug indgås for en periode på mellem fem og syv år strækker sig ud over udgangen af den nuværende programmeringsperiode for at undgå uoverensstemmelser med den juridiske og politiske ramme, der fastsættes for perioden efter den nuværende programmeringsperiode.

⁽¹⁾ EUT L 277 af 21.10.2005, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 368 af 23.12.2006, s. 15.

- (9) For at præcisere anvendelsen af artikel 52, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1974/2006 bør det grundlag, som medfinansieringssatsen anvendes på med hensyn til finansieringstekniske foranstaltninger, fastsættes.
- (10) Med hensyn til garantifonde i forbindelse med finansieringstekniske foranstaltninger i henhold til kapitel IV, afdeling 1, underafdeling 3, i forordning (EF) nr. 1974/2006 bør der fremlægges yderligere oplysninger om metoden til beregning af de støtteberettigede udgifter til operationer i forbindelse med sådanne interventioner for at sikre den mest effektive brug af EU-midlerne.
- (11) I erkendelse af de særlige forhold ved udviklingen af landdistrikterne, især i forhold til de mindre støtteberettigede operationer, er det for at højne det finansieringstekniske instruments løftestangseffekt nødvendigt at præcisere genanvendelsen af de midler, der returneres til den finansieringstekniske operation i løbet af programmeringsperioden, samt at skelne mellem den og genanvendelse efter sidste dato for støtteberettigelse til programmet for udvikling af landdistrikterne.
- (12) På grund af typen af nogle af investeringerne i skovbrugsprodukter og det forhold, at udbetalinger i nogle tilfælde er områdebestemt, bør det være muligt at benytte en standardomkostningsberegning som alternativ til det fakturabaserede system, der bruges til at bestemme støtteniveauet for foranstaltningen som omhandlet i artikel 27 i forordning (EF) nr. 1698/2005. Artikel 53, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1974/2006 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (13) Artikel 54, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1974/2006 fastsætter, under hvilke forhold bidrag i form af naturalydelse kan betragtes som støtteberettigede udgifter. I sin nuværende udformning betragtes bidrag i form af naturalydelser i henhold til artikel 54, stk. 1, kun som støtteberettigede i forbindelse med investeringer. Erfaringen viser, at denne betingelse er for restriktiv til effektivt at kunne gennemføre foranstaltningerne. Det bør derfor fastsættes, at bidrag i form af naturalydelser kan være støtteberettigede for alle typer virksomhed.
- (14) Artikel 55 i forordning (EF) nr. 1974/2006 fastlægger reglerne for de støtteberettigede udgifter i forbindelse med investeringsvirksomhed. For at præcisere gennemførelsen af denne artikel bør erhvervelse af betalingsretigheder udtrykkeligt udelukkes fra støtteberettigelse. Det bør også præciseres, at som følge af deres art udgør investeringer, der erstatter landbrugsproduktionspotentiale efter naturkatastrofer, støtteberettigede udgifter.
- (15) For at stimulere fremskridtet i den aktuelle finansielle krise og under behørig hensyntagen til de regionale regerings særlige rolle i forbindelse med gennemførelsen af landdistriktsudviklingspolitikken bør muligheden for at udbetale forskud som omhandlet i artikel 56 i forordning (EF) nr. 1974/2006 udvides til også at omfatte regionale myndigheder.
- (16) For at lette gennemførelsen af investeringsprojekter under den aktuelle økonomiske og finansielle krise blev lofterne for forskudsbetalinger forhøjet til 50 % i 2009 og 2010. Af hensyn til de fortsatte negative virkninger af den økonomiske og finansielle krise bør dette forhøjede loft bibeholdes indtil udgangen af programmeringsperioden. For at sikre kontinuitet i gennemførelsen af landdistriktsudviklingsprogrammerne fra slutningen af 2010 og frem til denne forordnings ikrafttræden bør den pågældende bestemmelse anvendes med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 2011.
- (17) Under hensyn til de relativt små landdistriktsudviklingsprojekter og de problemer, sådanne projekter oplever med at opnå bankgaranti for forudbetalinger, bør der træffes foranstaltninger for at gøre det muligt, at disse garantier erstattes med skriftlige garantier fra offentlige myndigheder.
- (18) For at gøre bedst mulig brug af forudbetalingerne bør det være op til det kompetente betalende agentur at bestemme, hvornår garantiene frigives.
- (19) Forordning (EF) nr. 1974/2006 bør ændres i overensstemmelse hermed.
- (20) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Udvikling af Landdistrikterne —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 1974/2006 foretages følgende ændringer:

- 1) Som artikel 16a indsættes:

»Artikel 16a

Med henblik på artikel 26 i forordning (EF) nr. 1698/2005 er investering i faciliteter til produktion af termisk energi og/eller elektricitet fra vedvarende kilder på landbrugsbedrifter kun støtteberettiget, hvis facilitetens produktionskapacitet ikke udgør mere, end hvad der svarer til landbrugsbedriftens samlede gennemsnitlige årlige forbrug af termisk energi og elektricitet, herunder landbrugshusholdningen.

Ved investering i faciliteter til produktion af biobrændsler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF (*) på landbrugsbedrifter er produktionsfaciliteterne for vedvarende energi kun støtteberettiget, hvis facilitetens produktionskapacitet ikke udgør mere, end hvad der svarer til landbrugsbedriftens gennemsnitlige årlige brændstofforbrug til transport.

(*) EUT L 140 af 5.6.2009, s. 16.«

2) Artikel 27, stk. 12, andet underafsnit, affattes således:

»Sådanne tilpasninger kan også ske i form af en forlængelse af forpligtelsesperioden. Forlængelsen må ikke overskride udgangen af den periode, som betalingsanmodningen for 2013 refererer til.«

3) Som artikel 32a indsættes:

»Artikel 32a

Med henblik på artikel 47 i forordning (EF) nr. 1698/2005 kan medlemsstaterne tillade at forlænge indgåelsen af forpligtelser til at drive miljøvenligt skovbrug til udgangen af den periode, som betalingsanmodningen for 2013 refererer til.«

4) I artikel 37 indsættes som stk. 5:

»5. Med henblik på artikel 62, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1698/2005 udvælger de lokale aktionsgruppers beslutningstagende organ projekter ved afstemning, hvoraf arbejdsmarkedets parter og økonomiske interesseorganisationer samt andre repræsentanter for civilsamfundet som omhandlet i forordningens artikel 62, stk. 1, litra b), udgør mindst 50 % af stemmerne. I beslutningsprocessen om projektudvælgelse bør passende regler for at sikre gennemsigtighed og undgå interessekonflikter overholdes.«

5) Artikel 38, stk. 2, affattes således:

»2. Medlemsstaterne kan efter anmodning udbetale et forskud til de lokale aktionsgrupper. Forskuddet må ikke overstige 20 % af den offentlige støtte til omkostningerne som omhandlet i artikel 63, litra c), i forordning (EF) nr. 1698/2005, og udbetalingen af det er betinget af, at der er stillet en bankgaranti eller en tilsvarende sikkerhed for 110 % af forskuddet. Sikkerheden frigives senest ved afslutningen af den lokale udviklingsstrategi.

Artikel 24, stk. 6, i Kommissionens forordning (EU) nr. 65/2011 (*) finder ikke anvendelse på den udbetaling, der er nævnt i første underafsnit.

(*) EUT L 25 af 28.1.2011, s. 8.«

6) I artikel 44, stk. 3, indsættes følgende underafsnit:

»En reduktion af bedriftens areal på op til 10 % af arealet, for hvilket der er indgået forpligtelse, betragtes som en mindre ændring med henblik på første underafsnit.«

7) I artikel 46 indsættes følgende afsnit:

»Der indføres en revisionsklausul fra 2012 for forpligtelser i medfør af artikel 39, 40 og 47 i forordning (EF) nr. 1698/2005 indgået for en periode på mellem fem og syv år, som går ud over udgangen af den nuværende programmeringsperiode, for at gøre det muligt at tilpasse forpligtelserne til den efterfølgende programmeringsperiodes regelsæt. Medlemsstaterne kan dog beslutte at indføre en sådan revisionsklausul allerede i 2011. Andet afsnit finder anvendelse, også for så vidt angår dette afsnit.«

8) Artikel 52 affattes således:

»Artikel 52

1. Med hensyn til finansieringstekniske foranstaltninger som omhandlet i artikel 51 i denne forordning skal de udgifter, der anmeldes til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 26, stk. 3, litra a), i forordning (EF) nr. 1290/2005, omfatte samtlige udgifter, der er betalt til oprettelse af sådanne fonde eller som bidrag til disse.

Ved betalingen af saldo og afslutningen af landdistriktsudviklingsprogrammet i overensstemmelse med artikel 28 i forordning (EF) nr. 1290/2005 består de støtteberettigede udgifter dog af summen af:

a) betalinger for investeringer i virksomheder fra hver af de pågældende fonde eller garantier, der er stillet, herunder beløb, som garantifondene har afsat til garantier

b) støtteberettigede forvaltningsomkostninger.

Den anvendte medfinansieringssats skal stemme overens med medfinansieringssatsen for den foranstaltning, som fonden bidrager til. Hvis fonden bidrager til flere foranstaltninger med forskellige medfinansieringssatser, anvendes disse satser forholdsmæssigt på de respektive støtteberettigede udgifter.

Differencen mellem det ELFUL-bidrag, der faktisk er udbetalt i henhold til første underafsnit og de støtteberettigede udgifter nævnt i andet underafsnit, litra a) eller b), skal udlignes i forbindelse med årsregnskaberne for det sidste år af programmets gennemførelse. Disse regnskaber skal indeholde de nødvendige detaljerede finansielle oplysninger.

2. Hvis ELFUL medfinansierer operationer omfattende bidrag til støtte til garantifonde for tilbagebetalingspligtige investeringer i henhold til artikel 50 i forordningen, bør der udføres en forhåndsevaluering af de forventede tab under hensyn til den aktuelle markedspraksis for lignende operationer for denne type investeringer og det pågældende marked. Hvis markedsvilkårene senere ændrer sig, kan evalueringen af de forventede tab tages op til fornyet gennemgang. De midler, der er afsat til at indfri garantiene, bør fremgå af en sådan evaluering.

3. Midler, der returneres til operationen under programmeringsperioden fra investeringer, der er foretaget af fondene, eller som bliver tilbage, efter at alle garantier er blevet indfriet, genanvendes af fonden i overensstemmelse med finansieringsaftalen som omhandlet i artikel 51, stk. 6, i denne forordning eller udlignes i forbindelse med årsregnskaberne. Efter slutdatoen for støtteberettigelse for landdistriktsudviklingsprogrammet skal midler, der returneres til operationen fra investeringer, der er foretaget af fondene, eller som bliver tilbage, efter at alle garantier er blevet indfriet, genanvendes af de pågældende medlemsstater kompetente myndigheder til gavn for individuelle virksomheder.

Renter af betalinger fra landdistriktsudviklingsprogrammer til fondene skal anvendes i henhold til første underafsnit.»

9) Artikel 53, stk. 1, første underafsnit, affattes således:

»Medlemsstaterne kan i givet fald fastsætte støttens størrelse, jf. artikel 27, 31, 37-41 og 43-49 i forordning (EF) nr. 1698/2005, på grundlag af tariffer og standardantagelser om indkomstab.«

10) Artikel 54, stk. 1, første underafsnit, indledningen, affattes således:

»Bidrag i form af naturalydelser fra en offentlig eller privat støttemodtager, nemlig levering af varer eller tjenesteydelser, for hvilke der ikke er foretaget kontant betaling,

som er godtgjort ved fakturaer eller dokumenter med tilsvarende bevisværdi, kan være støtteberettigede udgifter, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:«

11) Artikel 55, stk. 2, affattes således:

»2. Ved investeringer i landbrug er køb af rettigheder til landbrugsproduktion, betalingsrettigheder, dyr, etårige planter og udplantning heraf ikke støtteberettiget.

Der kan ikke ydes støtte til simple genanskaffelsesinvesteringer.

Ved genopretning af landbrugets produktionspotentiale efter skader som følge af naturkatastrofer, jf. artikel 20, litra b), nr. vi), i forordning (EF) nr. 1698/2005, kan udgifter til køb af dyr og genanskaffelsesinvesteringer dog være støtteberettigede.«

12) Artikel 56 affattes således:

»Artikel 56

1. Som undtagelse fra artikel 24, stk. 6, i forordning (EU) nr. 65/2011 kan medlemsstaterne efter anmodning udbetale et forskud til modtagerne af investeringsstøtte. Med hensyn til offentlige støttemodtagere kan dette forskud alene betales til kommuner og sammenslutninger heraf, til regionale myndigheder og til offentligretlige oprettet ifølge offentlig lov.

2. Forskuddet kan ikke overstige 50 % af den offentlige støtte i relation til investeringen, og udbetalingen bør betinges af, at der stilles en bankgaranti eller en tilsvarende garanti på 110 % af forskuddet.

En ordning, hvorved en offentlig myndighed stiller en garanti, anses for at svare til en garanti som omhandlet i første underafsnit, såfremt denne myndighed forpligter sig til at betale det beløb, der er omfattet af garantien, hvis retten til forskuddet ikke fastslås.

3. Garantien frigives, når det kompetente betalingsorgan konstaterer, at de faktiske udgifter svarende til den offentlige støtte i forbindelse med investeringen overstiger forskuddet.«

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 1, stk. 12, for så vidt angår første underafsnit i artikel 56, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1974/2006, finder anvendelse fra den 1. januar 2011.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. juli 2011.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 680/2011**af 14. juli 2011****om fastsættelse for 2011 af budgetlofterne for visse ordninger for direkte støtte, jf. Rådets forordning (EF) nr. 73/2009**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 73/2009 af 19. januar 2009 om fælles regler for den fælles landbrugspolitikts ordninger for direkte støtte til landbrugere og om fastlæggelse af visse støtteordninger for landbrugere, om ændring af forordning (EF) nr. 1290/2005, (EF) nr. 247/2006 og (EF) nr. 378/2007 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1782/2003⁽¹⁾, særlig artikel 51, stk. 2, første afsnit, artikel 69, stk. 3, artikel 87, stk. 3, artikel 123, stk. 1, artikel 128, stk. 1, andet afsnit, artikel 128, stk. 2, andet afsnit, og artikel 131, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For de medlemsstater, der i 2011 gennemfører enkeltbetalingsordningen som fastsat i afsnit III i forordning (EF) nr. 73/2009, bør budgetlofterne for hver af de betalinger, der er omhandlet i artikel 52, 53 og 54 i nævnte forordning, fastsættes for 2011.
- (2) For de medlemsstater, der i 2011 gør brug af valgmuligheden i artikel 87 i forordning (EF) nr. 73/2009, bør budgetlofterne for de direkte betalinger, der er udelukket fra enkeltbetalingsordningen, fastsættes for 2011.
- (3) For de medlemsstater, der i 2011 gør brug af valgmuligheden i artikel 69, stk. 1, eller artikel 131, stk. 1, i forordning (EF) nr. 73/2009, bør budgetlofterne for den særlige støtte, der er omhandlet i afsnit III, kapitel 5, i forordning (EF) nr. 73/2009, fastsættes for 2011.
- (4) I henhold til artikel 69, stk. 4, i forordning (EF) nr. 73/2009 er de midler, der kan anvendes til koblede foranstaltninger som omhandlet i artikel 68, stk. 1, litra a), nr. i), ii), iii) og iv), og i artikel 68, stk. 1, litra b) og e), begrænset til 3,5 % af det nationale loft, der henvises til i artikel 40 i samme forordning. Af klarhedshensyn bør Kommissionen offentliggøre de lofter, der følger af de beløb, der anmeldes af medlemsstaterne for de pågældende foranstaltninger.
- (5) I medfør af artikel 69, stk. 6, litra a), i forordning (EF) nr. 73/2009 er de beløb, der er beregnet i overensstemmelse med artikel 69, stk. 7, i samme forordning, fastsat i bilag III til Kommissionens forordning (EF) nr. 1120/2009 af 29. oktober 2009 om gennemførelsesbestemmelser til enkeltbetalingsordningen i afsnit III i Rådets forordning (EF) nr. 73/2009⁽²⁾. Af klarhedshensyn bør Kommissionen offentliggøre de af medlemsstaterne anmeldte beløb, som de agter at anvende i overensstemmelse med artikel 69, stk. 6, litra a), i forordning (EF) nr. 73/2009.
- (6) Af klarhedshensyn bør budgetlofterne for 2011 for enkeltbetalingsordningen, efter at de lofter, der er fastsat for de betalinger, der er nævnt i artikel 52, 53, 54, 68 og 87 i forordning (EF) nr. 73/2009, er fratrukket lofterne i bilag VIII til samme forordning, offentliggøres. Det beløb, der skal fratrækkes nævnte bilag VIII for at finansiere den særlige støtte som omhandlet i artikel 68 i forordning (EF) nr. 73/2009, svarer til forskellen mellem det samlede beløb for den særlige støtte, som medlemsstaterne har anmeldt, og de beløb, der er anmeldt til finansiering af den særlige støtte i overensstemmelse med artikel 69, stk. 6, litra a), i samme forordning. Hvis en medlemsstat, der gennemfører enkeltbetalingsordningen, beslutter at yde den i artikel 68, stk. 1, litra c), nævnte støtte, skal det beløb, der anmeldes til Kommissionen, medregnes under loftet for enkeltbetalingsordningen, da denne støtte udgør en forhøjelse af enhedsværdien og/eller antallet af betalingsrettigheder for landbrugeren.
- (7) For de medlemsstater, der i 2011 gennemfører den generelle arealbetalingsordning, der er omhandlet i afsnit V, kapitel 2, i forordning (EF) nr. 73/2009, bør de årlige rammebeløb fastsættes i overensstemmelse med forordningens artikel 123, stk. 1.
- (8) Af klarhedshensyn bør maksimumsbeløbet offentliggøres for de midler, der er fastsat på grundlag af medlemsstaternes anmeldelse, og som stilles til rådighed for de medlemsstater, der under den generelle arealbetalingsordning yder særskilte sukkerbetalinger i 2011 i henhold til artikel 126 i forordning (EF) nr. 73/2009.
- (9) Af klarhedshensyn bør maksimumsbeløbet offentliggøres for de midler, der er fastsat på grundlag af medlemsstaternes anmeldelse, og som stilles til rådighed for de medlemsstater, der under den generelle arealbetalingsordning yder særskilte frugt- og grøntsagsbetalinger i 2011 i henhold til artikel 127 i forordning (EF) nr. 73/2009.

⁽¹⁾ EUT L 30 af 31.1.2009, s. 16.

⁽²⁾ EUT L 316 af 2.12.2009, s. 1.

- (10) For de medlemsstater, der anvender den generelle arealbetalingsordning, bør de i 2011 gældende budgetlofter for overgangsbetalinger for frugt og grøntsager, jf. artikel 128, stk. 1 og 2, i forordning (EF) nr. 73/2009, offentliggøres på grundlag af deres anmeldelse.
- (11) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Forvaltningskomitéen for Direkte Betalinger —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

1. Budgetlofterne for 2011 som omhandlet i artikel 51, stk. 2, i forordning (EF) nr. 73/2009 er fastsat i bilag I til nærværende forordning.
2. Budgetlofterne for 2011 som omhandlet i artikel 87, stk. 3, i forordning (EF) nr. 73/2009 er fastsat i bilag II til nærværende forordning.
3. Budgetlofterne for 2011 som omhandlet i artikel 69, stk. 3, og artikel 131, stk. 4, i forordning (EF) nr. 73/2009 er fastsat i bilag III til nærværende forordning.
4. Budgetlofterne for 2011 for den støtte, der er omhandlet i artikel 68, stk. 1, litra a), nr. 1), ii), iii) og iv), og i artikel 68, stk. 1, litra b) og e), i forordning (EF) nr. 73/2009 er fastsat i bilag IV til nærværende forordning.
5. De beløb, som medlemsstaterne i henhold til artikel 69, stk. 6, litra a), i forordning (EF) nr. 73/2009 kan anvende til

dækning af den særlige støtte, der er omhandlet i artikel 68, stk. 1, i samme forordning, er fastsat i bilag V til nærværende forordning.

6. Budgetlofterne for 2011 for enkeltbetalingsordningen, jf. afsnit III i forordning (EF) nr. 73/2009, er fastsat i bilag VI til nærværende forordning.

7. De årlige rammebeløb for 2011 som omhandlet i artikel 123, stk. 1, i forordning (EF) nr. 73/2009 er fastsat i bilag VII til nærværende forordning.

8. Maksimumsbeløbene for de midler, som Tjekkiet, Ungarn, Letland, Litauen, Polen, Rumænien og Slovakiet får stillet til rådighed til den særskilte sukkerbetaling i 2011, jf. artikel 126 i forordning (EF) nr. 73/2009, er fastsat i bilag VIII til nærværende forordning.

9. Maksimumsbeløbene for de midler, som Tjekkiet, Ungarn, Polen og Slovakiet får stillet til rådighed til den særskilte frugt- og grøntsagsbetaling i 2011, jf. artikel 127 i forordning (EF) nr. 73/2009, er fastsat i bilag IX til nærværende forordning.

10. Budgetlofterne for 2011 som omhandlet i artikel 128, stk. 1, andet afsnit, og artikel 128, stk. 2, andet afsnit, i forordning (EF) nr. 73/2009 er fastsat i bilag X til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på syvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. juli 2011.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

BILAG I

Budgetlofter for direkte betalinger, jf. artikel 52, 53 og 54 i forordning (EF) nr. 73/2009

Kalenderåret 2011

(1 000 EUR)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Fåre- og gedepremie		855					21 892		600	
Supplerende fåre- og gedepremie							7 184		200	
Ammekopræmie	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Supplement til ammekopræmien	19 389		26 000			99	9 462			
Særlig oksekødspræmie		33 085						10 077		37 446
Slagtepræmie, voksent kvæg			47 175				8 657			
Slagtepræmie, kalve	6 384		560				946			
Tomater — artikel 54, stk. 1				4 017			16 667			
Frukt og grøntsager, ekskl. tomater — artikel 54, stk. 2				33 025	850					

BILAG II

Budgetlofter for direkte betalinger, jf. artikel 87 i forordning (EF) nr. 73/2009

Kalenderåret 2011

(1 000 EUR)

	Spanien	Frankrig	Italien	Nederlandene	Portugal	Finland
— Støtte til frø	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

BILAG III

**Budgetlofter for særlig støtte, jf. artikel 68, stk. 1, i forordning (EF) nr. 73/2009
Kalenderåret 2011**

(1 000 EUR)

Medlemsstat	
Belgien	6 389
Bulgarien	19 326
Tjekkiet	31 826
Danmark	15 800
Tyskland	2 000
Estland	1 253
Irland	25 000
Grækenland	108 000
Spanien	247 865
Frankrig	456 600
Italien	316 950
Letland	5 130
Litauen	9 503
Ungarn	77 290
Nederlandene	21 965
Østrig	11 900
Polen	40 800
Portugal	32 411
Rumænien	25 545
Slovenien	11 699
Slovakiet	11 000
Finland	47 555
Sverige	3 434
Det Forenede Kongerige	29 800

Bemærk: Beløb, som medlemsstaterne har anmeldt med henblik på tildeling af den støtte, der er nævnt i artikel 68, stk. 1, litra c), og som er omfattet af loftet for enkeltbetalingsordningen.

Grækenland: 30 000 000 EUR

Slovenien: 4 800 000 EUR

BILAG IV

Budgetlofter for den støtte, der er omhandlet i artikel 68, stk. 1, litra a), nr. i), ii), iii) og iv), og i artikel 68, stk. 1, litra b) og e), i forordning (EF) nr. 73/2009

Kalenderåret 2011

(1 000 EUR)

Medlemsstat	
Belgien	6 389
Bulgarien	19 326
Tjekkiet	31 826
Danmark	4 300
Tyskland	2 000
Estland	1 253
Irland	25 000
Grækenland	78 000
Spanien	178 265
Frankrig	272 600
Italien	147 950
Letland	5 130
Litauen	9 503
Ungarn	46 164
Nederlandene	14 000
Østrig	11 900
Polen	40 800
Portugal	19 510
Rumænien	25 545
Slovenien	6 899
Slovakiet	11 000
Finland	47 555
Sverige	3 434
Det Forenede Kongerige	29 800

BILAG V

Beløb, som medlemsstaterne skal anvende i overensstemmelse med artikel 69, stk. 6, litra a), i forordning (EF) nr. 73/2009 til dækning af den særlige støtte i henhold til artikel 68, stk. 1, i samme forordning

Kalenderåret 2011

(1 000 EUR)

Medlemsstat	
Belgien	6 389
Danmark	15 800
Irland	23 900
Grækenland	70 000
Spanien	144 200
Frankrig	74 000
Italien	144 900
Nederlandene	21 965
Østrig	11 900
Portugal	21 700
Slovenien	4 800
Finland	4 762

BILAG VI

**Budgetlofter for enkeltbetalingsordningen
Kalenderåret 2011**

(1 000 EUR)

Medlemsstat	
Belgien	508 479
Danmark	997 381
Tyskland	5 769 994
Irland	1 339 421
Grækenland	2 223 798
Spanien	4 676 132
Frankrig	7 477 752
Italien	4 048 143
Luxembourg	37 679
Malta	4 726
Nederlandene	852 443
Østrig	676 748
Portugal	435 505
Slovenien	105 247
Finland	521 080
Sverige	724 349
Det Forenede Kongerige	3 946 682

BILAG VII

**Årlige rammebeløb for den generelle arealbetalingsordning
Kalenderåret 2011**

(1 000 EUR)

Medlemsstat	
Bulgarien	400 035
Tjekkiet	667 365
Estland	80 656
Cypern	40 902
Letland	111 260
Litauen	289 729
Ungarn	958 593
Polen	2 280 455
Rumænien	877 278
Slovakiet	292 357

BILAG VIII

Maksimumsbeløb for de midler, medlemsstaterne får stillet til rådighed til den særskilte sukkerbetaling, jf. artikel 126 i forordning (EF) nr. 73/2009

Kalenderåret 2011

(1 000 EUR)

Medlemsstat	
Tjekkiet	44 245
Letland	3 308
Litauen	10 260
Ungarn	41 010
Polen	159 392
Rumænien	5 051
Slovakiet	19 289

BILAG IX

Maksimumsbeløb for de midler, medlemsstaterne får stillet til rådighed til den særskilte frugt- og grøntsagsbetaling, jf. artikel 127 i forordning (EF) nr. 73/2009

Kalenderåret 2011

(1 000 EUR)

Medlemsstat	
Tjekkiet	414
Ungarn	4 756
Polen	6 715
Slovakiet	690

BILAG X

Budgetlofter for overgangsbetalingen for frugt og grøntsager, jf. artikel 128 i forordning (EF) nr. 73/2009

Kalenderåret 2011

(1 000 EUR)

Medlemsstat	Cypern	Rumænien	Slovakiet
Tomater — artikel 128, stk. 1		869	335
Frugt og grøntsager, ekskl. tomater — artikel 128, stk. 2	3 359		

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 681/2011**af 14. juli 2011****om faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen) ⁽¹⁾,under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 af 7. juni 2011 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 for så vidt angår frugt og grøntsager og forarbejdede frugter og grøntsager ⁽²⁾, særlig artikel 136, stk. 1, og

ud fra følgende betragtning:

Ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 fastsættes der på basis af resultatet af de multilaterale handelsforhandlinger under Uruguay-runden kriterier for Kommissionens fastsættelse af faste importværdier for tredjelande for de produkter og perioder, der er anført i del A i bilag XVI til nævnte forordning —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

De faste importværdier som omhandlet i artikel 136 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 543/2011 fastsættes i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 15. juli 2011.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. juli 2011.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landdistrikter*⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.⁽²⁾ EUT L 157 af 15.6.2011, s. 1.

BILAG

Faste importværdier med henblik på fastsættelse af indgangsprisen for visse frugter og grøntsager

(EUR/100 kg)

KN-kode	Tredjelandskode ⁽¹⁾	Fast importværdi
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⁾ Landefortegnelse fastsat ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1833/2006 (EUT L 354 af 14.12.2006, s. 19). Koden »ZZ« = »anden oprindelse«.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 682/2011**af 14. juli 2011****om den minimumstold, der skal fastsættes for den første dellicitation inden for rammerne af den licitation, der blev indledt ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 634/2011**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007 af 22. oktober 2007 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om særlige bestemmelser for visse landbrugsprodukter (fusionsmarkedsordningen)⁽¹⁾, særlig artikel 187 sammenholdt med artikel 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 634/2011⁽²⁾ blev der indledt en løbende licitation for produktionsåret 2010/11 med henblik på import til nedsat told af sukker henhørende under KN-kode 1701.
- (2) Ifølge artikel 6 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 634/2011 kan Kommissionen på baggrund af de indkomne bud i forbindelse med en dellicitation for hver ottecifret KN-kode beslutte enten at fastsætte en minimumstold eller ikke at fastsætte en minimumstold.
- (3) På grundlag af de indkomne bud i forbindelse med den første dellicitation bør der fastsættes en minimumstold for nogle af de ottecifrede koder for sukker henhørende

under KN-kode 1701, mens der ikke bør fastsættes nogen minimumstold for de øvrige ottecifrede koder for sukker henhørende under den pågældende KN-kode.

- (4) For at give et hurtigt signal til markedet og sikre en effektiv forvaltning af foranstaltningen bør denne forordning træde i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
- (5) Forvaltningskomitéen for Den Fælles Markedsordning for Landbrugsprodukter har ikke afgivet udtalelse inden for den af formanden fastsatte frist —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

For den første dellicitation inden for rammerne af den licitation, der blev indledt ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 634/2011, for hvilken fristen for afgivelse af bud udløb den 13. juli 2011, er der kun fastsat en minimumstold for nogle af de ottecifrede koder for sukker henhørende under KN-kode 1701, jf. bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. juli 2011.

*På Kommissionens vegne
For formanden*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Generaldirektør for landbrug
og udvikling af landdistrikter*

⁽¹⁾ EUT L 299 af 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 170 af 30.6.2011, s. 21.

BILAG

Minimumstold

(EUR/t)

Ottecifret KN-kode	Minimumstold
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

(—) ingen minimumstold fastsat (alle bud afvist)

(X) ingen bud

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 14. juli 2011

om berigtigelse af Kommissionens direktiv 2010/19/EU om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling inden for afskærmningssystemer til visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, af Rådets direktiv 91/226/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF for så vidt angår ændringen af bilagene til direktiv 2007/46/EF

(EØS-relevant tekst)

(2011/415/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv)⁽¹⁾, særlig artikel 39, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der er opstået en fejl ved vedtagelsen af Kommissionens direktiv 2010/19/EU af 9. marts 2010 om ændring, med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling inden for afskærmningssystemer til visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, af Rådets direktiv 91/226/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF⁽²⁾. Med direktiv 2010/19/EU blev der indført harmoniserede krav med hensyn afskærmning for alle de klasser af køretøjer, der er omfattet af Rådets direktiv 91/226/EØF⁽³⁾. I overensstemmelse hermed blev bilag IV og XI til direktiv 2007/46/EF også ændret ved nævnte direktiv med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling. Da alle disse bilag allerede er blevet erstattet af Kommissionens forordning (EF) nr. 1060/2008 af 7. oktober 2008 om erstatning af bilag I,

III, IV, VI, VII, XI og XV til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv)⁽⁴⁾, og da de er blevet ændret ved flere forordninger, bør deres efterfølgende ændringer også foretages ved hjælp af en forordning. Det er derfor af hensyn til retlig klarhed hensigtsmæssigt at berigtige direktiv 2010/19/EU.

- (2) Artikel 2 i direktiv 2010/19/EU bør derfor ophæves.
- (3) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Det Tekniske Udvalg for Motor-køretøjer —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Artikel 2 i direktiv 2010/19/EU udgår.

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. juli 2011.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

⁽¹⁾ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 72 af 20.3.2010, s. 17.

⁽³⁾ EFT L 103 af 23.4.1991, s. 5.

⁽⁴⁾ EUT L 292 af 31.10.2008, s. 1.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

af 14. juli 2011

om godkendelse af visse ændrede programmer for udryddelse og overvågning af dyresygdomme og zoonoser for 2011 og om ændring af afgørelse 2010/712/EU for så vidt angår EU-tilskuddet til programmer, der blev godkendt ved nævnte afgørelse

(meddelt under nummer K(2011) 4993)

(2011/416/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets beslutning 2009/470/EF af 25. maj 2009 om visse udgifter på veterinærområdet ⁽¹⁾, særlig artikel 27, stk. 5 og 6, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved beslutning 2009/470/EF er der fastsat procedurer vedrørende EU-tilskud til programmer for udryddelse, bekæmpelse og overvågning af dyresygdomme og zoonoser.

(2) I henhold til Kommissionens beslutning 2008/341/EF af 25. april 2008 om fastsættelse af EF-kriterier for nationale programmer for udryddelse, bekæmpelse og overvågning af visse dyresygdomme og zoonoser ⁽²⁾ skal programmer, som medlemsstaterne forelægger, for at blive godkendt som EU-finansieringsforanstaltninger mindst opfylde kriterierne i bilaget til nævnte beslutning.

(3) Ved Kommissionens afgørelse 2010/712/EU af 23. november 2010 om godkendelse af årlige og flerårige programmer for udryddelse, bekæmpelse og overvågning af visse dyresygdomme og zoonoser, som medlemsstaterne har forelagt for 2011 og efterfølgende år ⁽³⁾ godkendes visse nationale programmer, ligesom satsen og maksimumbeløbet for EU-tilskuddet til hvert enkelt program, der er forelagt af medlemsstaterne, fastsættes.

(4) Spanien har forelagt et ændret program for overvågning og udryddelse af bluetongue med det formål at indføre obligatorisk vaccination mod serotype 8 i visse regioner efter flere udbrud af sygdommen.

(5) Slovakiet har forelagt et ændret vaccinationsprogram for udryddelse af rabies med det formål at udvide det område, hvor der udlægges madding, efter forekomst af sygdommen i områder i Polen, der støder op til Slovakiet.

(6) Polen og Finland har forelagt ændrede programmer for udryddelse af rabies med det formål at indføre oral vaccination i visse områder i nabotredjelande, der støder op til Unionen, for at beskytte Unionen mod, at inficerede vilde dyr genindslæber rabies over de fælles grænser.

(7) Kommissionen har vurderet de ændrede programmer, som Spanien, Polen, Slovakiet og Finland har forelagt, fra både et veterinært og et finansielt synspunkt. Det er konstateret, at programmerne opfylder de relevante EU-veterinærbestemmelser og navnlig kriterierne i beslutning 2008/341/EF.

(8) De ændrede programmer, som Spanien, Polen, Slovakiet og Finland har forelagt, bør derfor godkendes.

(9) Ved afgørelse 2010/712/EU fastsættes EU-tilskuddet til Slovakiet for det arbejde med oral vaccination, der er omfattet af det årlige program for udryddelse af rabies i den pågældende medlemsstat, og som foretages i nabotredjelandes tilgrænsende områder. I samme afgørelse fastsættes endvidere EU-tilskuddet til Litauen for det arbejde med oral vaccination, der er omfattet af det flerårige program for udryddelse af rabies i den pågældende medlemsstat, og som iværksættes i nabotredjelandes tilgrænsende områder.

(10) Der bør derfor også ydes EU-tilskud til de dele af programmerne for udryddelse af rabies i Polen og Finland, som iværksættes i de områder i nabotredjelande, der støder op til Unionen.

⁽¹⁾ EUT L 155 af 18.6.2009, s. 30.

⁽²⁾ EUT L 115 af 29.4.2008, s. 44.

⁽³⁾ EUT L 309 af 25.11.2010, s. 18.

- (11) Ved nærværende afgørelse godkendes de ændrede programmer for udryddelse af rabies, som Polen og Finland har forelagt, og dette har betydning for de beløb, der er nødvendige for at gennemføre programmerne i de pågældende medlemsstater som godkendt ved afgørelse 2010/712/EU. Maksimumsbeløbet for EU-tilskuddet til programmerne for udryddelse af rabies i Polen og Finland, jf. nævnte afgørelse, bør derfor justeres i overensstemmelse hermed.
- (12) Afgørelse 2010/712/EU bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (13) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Fødevarerekæden og Dyresundhed —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Det ændrede program for overvågning og udryddelse af bluetongue, som Spanien forelagde den 1. februar 2011, godkendes for perioden 1. januar 2011 til 31. december 2011.

Artikel 2

De ændrede programmer for udryddelse af rabies, som Polen, Slovakiet og Finland forelagde hhv. den 5. april 2011, den 13. december 2010 og den 12. april 2011, godkendes for perioden 1. januar 2011 til 31. december 2011.

Artikel 3

I artikel 10 i afgørelse 2010/712/EU foretages følgende ændringer:

1) Stk. 2, litra c), affattes således:

»c) må ikke overstige:

- i) 1 800 000 EUR til Bulgarien
- ii) 620 000 EUR til Estland

- iii) 1 450 000 EUR til Ungarn
- iv) 7 110 000 EUR til Polen
- v) 5 000 000 EUR til Rumænien
- vi) 700 000 EUR til Slovakiet
- vii) 200 000 EUR til Finland.«

2) Stk. 4 affattes således:

»4. Uanset stk. 2 og 3 må EU-tilskuddet for den del af de polske, slovakiske og finske flerårige programmer, der gennemføres uden for Unionens område:

- a) kun ydes til udgifter til indkøb og distribution af oral vaccine og madding
- b) fastsættes til 100 % og
- c) ikke overstige:
 - i) 630 000 EUR til Polen
 - ii) 250 000 EUR til Slovakiet
 - iii) 65 000 EUR til Finland.«

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. juli 2011.

På Kommissionens vegne
John DALLI
Medlem af Kommissionen

BERIGTIGELSER**Berigtigelse til Rådets afgørelse 2011/332/FUSP af 7. juni 2011 om ændring af afgørelse 2011/137/FUSP om restriktive foranstaltninger på baggrund af situationen i Libyen**

(Den Europæiske Unions Tidende L 149 af 8. juni 2011)

Side 10, artikel 1, tekst i nyt stk. 2a i artikel 6 i afgørelse 2011/137/FUSP:

I stedet for: »2a. I det omfang det finder anvendelse på havne hindrer forbuddet mod at stille pengemidler, finansielle aktiver eller økonomiske ressourcer til rådighed for de personer eller enheder, der er omhandlet i stk. 1, litra b), ikke gennemførelsen af kontrakter, der er indgået inden datoen for denne afgørelses ikrafttræden, indtil den 15. juli 2011 med undtagelse af kontrakter vedrørende olie, gas og raffinerede produkter.«

læses: »2a. I det omfang det finder anvendelse på havne hindrer forbuddet mod at stille pengemidler, finansielle aktiver eller økonomiske ressourcer til rådighed for de personer eller enheder, der er omhandlet i stk. 1, litra b), ikke gennemførelsen af kontrakter, der er indgået inden den 7. juni 2011, indtil den 15. juli 2011 med undtagelse af kontrakter vedrørende olie, gas og raffinerede produkter.«

ABONNEMENTSPRISER 2011 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 100 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig dvd	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	770 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ dvd	22 officielle EU-sprog	400 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, dvd, 1 udgave pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	300 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én dvd.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Salg og abonnementer

Betalingsabonnementer på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsganter. Listen over salgsganterne findes på internettet:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA