

Amtsblatt

der Europäischen Union

L 185



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

54. Jahrgang

15. Juli 2011

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission vom 7. Juli 2011 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 ⁽¹⁾** 1
- ★ **Verordnung (EU) Nr. 678/2011 der Kommission vom 14. Juli 2011 zur Ersetzung des Anhangs II und zur Änderung der Anhänge IV, IX und XI der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) ⁽¹⁾** 30
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 679/2011 der Kommission vom 14. Juli 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 des Rates über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) ...** 57
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 680/2011 der Kommission vom 14. Juli 2011 zur Festsetzung der Obergrenzen für 2011 für bestimmte Stützungsregelungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 des Rates** 62

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 681/2011 der Kommission vom 14. Juli 2011 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

72

Preis: 4 EUR

(Fortsetzung umseitig)

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 682/2011 der Kommission vom 14. Juli 2011 über den Mindestzollsatz, der für die erste Teilausschreibung im Rahmen des mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 634/2011 eröffneten Ausschreibungsverfahrens festzusetzen ist 74

BESCHLÜSSE

2011/415/EU:

- ★ **Beschluss der Kommission vom 14. Juli 2011 zur Berichtigung der Richtlinie 2010/19/EU zur Änderung der Richtlinie 91/226/EG des Rates und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Zwecke der Anpassung der Vorschriften über Spritzschutzsysteme für bestimmte Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern an den technischen Fortschritt hinsichtlich der Änderung der Anhänge der Richtlinie 2007/46/EG ⁽¹⁾** 76

2011/416/EU:

- ★ **Durchführungsbeschluss der Kommission vom 14. Juli 2011 zur Genehmigung bestimmter geänderter Programme zur Tilgung und Überwachung von Tierseuchen und Zoonosen für das Jahr 2011 und zur Änderung des Beschlusses 2010/712/EU hinsichtlich der finanziellen Beteiligung der Union an bestimmten mit dem genannten Beschluss genehmigten Programmen (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2011) 4993).....** 77

Berichtigungen

- ★ **Berichtigung des Beschlusses 2011/332/GASP des Rates vom 7. Juni 2011 zur Änderung des Beschlusses 2011/137/GASP über restriktive Maßnahmen angesichts der Lage in Libyen (ABl. L 149 vom 8.6.2011) ..** 79



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) Nr. 677/2011 DER KOMMISSION

vom 7. Juli 2011

zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 11,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ziel der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 ist die Unterstützung des Konzepts eines schrittweise stärker integriert betriebenen Luftraums im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und die Festlegung gemeinsamer Gestaltungs-, Planungs- und Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung einer effizienten und sicheren Durchführung des Flugverkehrsmanagements. Netzfunktionen sollten darauf abzielen, Initiativen auf nationaler Ebene und auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke zu unterstützen.
- (2) Die Netzfunktionen sollten als Dienst von allgemeinem Interesse für das europäische Flugverkehrsnetz erbracht werden und zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems beitragen, indem das erforderliche Leistungsniveau und die Kompatibilität und Koordinierung von Aktivitäten, einschließlich solcher zur Sicherstellung der optimalen Nutzung knapper Ressourcen, gewährleistet wird.
- (3) Die Gestaltung des europäischen Streckennetzes und die Koordinierung knapper Ressourcen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 sollte die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und die Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 unberührt lassen.

- (4) Die Entscheidung Nr. 676/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. März 2002 über einen Rechtsrahmen für die Funkfrequenzpolitik in der Europäischen Gemeinschaft („Frequenzentscheidung“) ⁽³⁾ legt eine Politik und einen Rechtsrahmen für diesen Bereich fest.
- (5) Es sollte eine unparteiische und kompetente Stelle (der „Netzmanager“) eingerichtet werden, um die für die Durchführung der in der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 vorgesehenen Netzfunktionen notwendigen Aufgaben wahrzunehmen.
- (6) Das europäische Streckennetz sollte so gestaltet werden, dass die Streckenführung unter Betrachtung des gesamten Flugwegs („Flugsteig zu Flugsteig“) in allen Flugphasen optimiert und insbesondere der Flugeffizienz und Umweltaspekten Rechnung getragen wird.
- (7) Die Arbeiten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und von Eurocontrol bei der Streckenauslegung und der Frequenz- und Transpondercode-Verwaltung für das sekundäre Überwachungsradar (SSR) werden anerkannt und sollten bei der Optimierung des Ausbaus und Betriebs des Netzes auf Unionsebene zugrunde gelegt werden.
- (8) Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten gegenüber der ICAO bezüglich der Streckenauslegung und der Frequenz- und SSR-Transpondercode-Verwaltung sollten respektiert und mit Koordinierung und Unterstützung des Netzmanagers wirksamer für das Netz umgesetzt werden.
- (9) Die Zuweisung von Funkfrequenzen erfolgt im Rahmen der Internationalen Fernmeldeunion (ITU). Die Mitgliedstaaten sind dafür verantwortlich, die Anforderungen der Zivilluftfahrt einzubringen und die dem allgemeinen Flugverkehr dann zugewiesenen Ressourcen optimal zu nutzen.
- (10) Die ICAO hat Leitlinien zu den Funktionen für die Verwaltung von SSR-Transpondercodes und Funkfrequenzen ausgearbeitet und betreibt ein System zur Registrierung von Frequenzuteilungen für den allgemeinen Flugverkehr in der ICAO-Region Europa, das derzeit von Eurocontrol mitbetrieben wird.

⁽¹⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

⁽³⁾ ABl. L 108 vom 24.4.2002, S. 1.

- (11) Die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 schreibt die Annahme detaillierter Durchführungsvorschriften für die Koordinierung und Harmonisierung der Prozesse und Verfahren zur Steigerung der Effizienz der Frequenzverwaltung für die Luftfahrt sowie eine zentrale Funktion zur Koordinierung der frühzeitigen Ermittlung und des Abgleichs von Frequenzanforderungen im Hinblick auf die Unterstützung der Netzauslegung und des Netzbetriebs vor.
- (12) Da die Verkehrsflussregelung (ATFM) einen integralen Bestandteil der Netzfunktionen darstellt, ist eine entsprechende Verknüpfung mit der Verordnung (EU) Nr. 225/2010 der Kommission vom 25. März 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr ⁽¹⁾ erforderlich.
- (13) Da die Effizienz des Netzmanagements von der sofortigen Aufnahme der Netzfunktionen abhängt, haben die Mitgliedstaaten Eurocontrol bereits die Durchführung der Verkehrsflussregelung übertragen.
- (14) Es ist vorteilhaft, einer einzigen Stelle die Koordinierung der verschiedenen Netzfunktionen zu übertragen, um widerspruchsfreie Lösungen für die kurz- und langfristige Optimierung auf Netzebene auszuarbeiten, die mit den Leistungszielen vereinbar sind. Die Netzfunktionen sollten jedoch vom Netzmanager und auf Ebene der Mitgliedstaaten und der funktionalen Luftraumblöcke je nach den durch diese Verordnung festgelegten Zuständigkeiten wahrgenommen werden.
- (15) Der Netzmanager sollte in Aspekte der Pläne, Maßnahmen und Leistung im Bereich des Flugverkehrsmanagements auf Ebene der Mitgliedstaaten oder der funktionalen Luftraumblöcke einbezogen sein, insbesondere wenn zu erwarten ist, dass damit materielle Auswirkungen auf die Leistung des Netzes verbunden sind oder wahrscheinlich verbunden sein werden.
- (16) Die Ereignisse im Zusammenhang mit dem Ausbruch des Eyjafjallajökull-Vulkans im April 2010 haben die Notwendigkeit aufgezeigt, eine zentrale Stelle zu schaffen, die Krisenbewältigungsmaßnahmen auf lokaler, regionaler und Netzebene führend koordinieren kann, damit eine zeitnahe Reaktion auf künftige Krisensituationen, die sich auf den Luftverkehr auswirken, gewährleistet ist.
- (17) Es sollte eine Koordinierung zwischen den Netzfunktionen und dem auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke organisierten Betrieb erfolgen.
- (18) Eine effektive Konsultation der Beteiligten sollte auf nationaler Ebene, der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke und der Netzebene erfolgen.
- (19) Flughäfen als Zu- und Abgangspunkte des Netzes tragen wesentlich zur Gesamtleistung des Netzes bei, daher sollten die Netzfunktionen über die Beobachtungsstelle für die Flughafenkapazität Verbindung zu den Flughafenbetreibern halten, die als Bodenkoordinatoren mit dem Ziel der Optimierung der Kapazität am Boden tätig sind, so dass die Netzkapazität insgesamt verbessert wird.
- (20) Die Durchführung der Netzfunktionen sollte die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft ⁽²⁾ unberührt lassen.
- (21) Die zivil-militärische Zusammenarbeit und Koordinierung unter gebotener Berücksichtigung der effektiven Erfüllung des militärischen Einsatzes ist von allergrößter Bedeutung für die Erreichung der festgelegten Ziele. Zwar fallen Entscheidungen über Inhalt, Umfang und Durchführung militärischer Einsätze und Übungen, die im Rahmen der operationellen Flugsicherung erfolgen, nicht in den Zuständigkeitsbereich der Union, doch ist es im Interesse der Sicherheit und beiderseitigen Effizienz wichtig, die Schnittstellen zwischen diesen Tätigkeiten und den dieser Verordnung unterliegenden Tätigkeiten abzudecken.
- (22) Die Netzfunktionen sollten Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004, der die Wahrung vitaler sicherheits- oder verteidigungspolitischer Interessen bezweckt, oder die Anwendung der flexiblen Luftraumnutzung gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 unberührt lassen.
- (23) Die Netzfunktionen sollten auf kosteneffiziente Weise, insbesondere unter Vermeidung von Doppelarbeit, erbracht werden, so dass die Erbringung dieser Funktionen mit einem geringeren oder zumindest nicht höheren Finanz- und Personalbedarf in den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit dieser Verordnung verbunden ist, als dies vor der Benennung eines Netzmanagers der Fall war.
- (24) Die Kommission sollte eine angemessene Beaufsichtigung des Netzmanagers gewährleisten.
- (25) Sicherheitsanforderungen an die Netzfunktionen müssen auf einem mit den Anforderungen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (die „Agentur“) für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten vergleichbarem Niveau liegen. Diese Anforderungen sowie die Anforderungen an die Sicherheitsaufsicht festgelegt werden.
- (26) Die Berücksichtigung und Beteiligung von Drittländern an der Einrichtung und Durchführung der Netzfunktionen sollte zur gesamteuropäischen Dimension des einheitlichen europäischen Luftraums beitragen.
- (27) Die Netzfunktionen können gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 ausgeweitet werden.
- (28) Für die Durchführung der Netzfunktionen sollten spezifische Leistungsziele gelten, die Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission vom 29. Juli 2010 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten ⁽³⁾ erfordern. Diese Leistungsziele können auf der Grundlage praktischer Erfahrungen mit der Durchführung des Leistungssystems weiterentwickelt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 80 vom 26.3.2010, S. 10.

⁽²⁾ ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 201 vom 3.8.2010, S. 1.

- (29) Die Verordnung (EU) Nr. 691/2010 sollte dementsprechend geändert werden.
- (30) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung legt detaillierte Regeln für die Durchführung der Netzfunktionen im Flugverkehrsmanagement gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 fest, um eine optimale Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum zu ermöglichen und zu gewährleisten, dass die Luftraumnutzer bevorzugte Flugwege bei größtmöglichem Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten nutzen können.

(2) Für die Zwecke des Netzmanagements gilt diese Verordnung insbesondere für die Mitgliedstaaten, die Europäische Agentur für Flugsicherheit (die „Agentur“), Luftraumnutzer, Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreiber, Zeitnischenkoordinatoren für Flughäfen und betreibende Organisationen auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke.

(3) Gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 und unbeschadet des Betriebs von Staatsluftfahrzeugen nach Artikel 3 des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt führen die Mitgliedstaaten diese Verordnung in dem Luftraum durch, für den sie in den ICAO-Regionen EUR und AFI Verantwortung tragen.

(4) Im Einklang mit Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 steht diese Verordnung der Anwendung von Maßnahmen eines Mitgliedstaats nicht entgegen, soweit diese zur Wahrung von vitalen sicherheits- oder verteidigungspolitischen Interessen notwendig sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Rahmen dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen von Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004.

Darüber hinaus gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Flughafenbetreiber“ bezeichnet das „Leitungsorgan des Flughafens“ gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Buchstabe j der Verordnung (EWG) Nr. 95/93;
2. „Flughafen-Zeitnischenkoordinator“ bezeichnet die auf koordinierten Flughäfen in Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 eingerichtete Funktion;
3. „Luftraumauslegung“ bezeichnet einen Prozess, der zur Erreichung der netzbezogenen Leistungsziele beiträgt und die Erfordernisse der Luftraumnutzer berücksichtigt und darüber hinaus das festgelegte Sicherheitsniveau gewährleistet oder übertrifft und die Luftraumkapazität und die Umweltleistung steigert, indem fortgeschrittene Navigationsfähigkeiten und -techniken, verbesserte Streckennetze samt zugehöriger Sektoreinteilung, optimierte Luftraumstrukturen und kapazitätssteigernde ATM-Verfahren entwickelt und umgesetzt werden;
4. „reservierter Luftraum“ bezeichnet einen Luftraum festgelegter Ausmaße, der zeitweise der ausschließlichen oder speziellen Nutzung durch bestimmte Nutzerkategorien vorbehalten ist;
5. „beschränkter Luftraum“ bezeichnet einen Luftraum festgelegter Ausmaße, in dem zu bestimmten Zeiten Tätigkeiten durchgeführt werden können, von denen eine Gefahr für den Flug von Luftfahrzeugen ausgeht (ein „Gefahrengebiet“); oder einen solchen Luftraum oberhalb der Landmasse oder Hoheitsgewässer eines Staates, in dem der Flug von Luftfahrzeugen gemäß bestimmter Bedingungen beschränkt ist (ein „Flugbeschränkungsgebiet“); oder einen Luftraum oberhalb der Landmasse oder Hoheitsgewässer eines Staates, in dem der Flug von Luftfahrzeugen verboten ist (ein „Luftsperrgebiet“);
6. „Luftraumstruktur“ bezeichnet einen Luftraum spezifischer Ausmaße, der so ausgelegt ist, dass ein sicherer und optimaler Flugbetrieb gewährleistet wird;
7. „Luftraumnutzung“ bezeichnet die Art, in der der Luftraum flugbetrieblich genutzt wird;
8. „Vertreter der Luftraumnutzer“ bezeichnet eine juristische Person oder Stelle, die die Interessen einer oder mehrerer Kategorien von Nutzern von Flugsicherungsdiensten vertritt;
9. „Flugverkehrs-Frequenzband“ bezeichnet den Eintrag eines bestimmten Frequenzbands, in dem Frequenzzuteilungen für Zwecke des allgemeinen Flugverkehrs erfolgen, in der Tabelle der Funkfrequenzzuweisungen der ITU (ITU Regulations Table of Frequency Allocations);
10. „Flugverkehrskontrollsektor“ bezeichnet einen Luftraum festgelegter Ausmaße, für den ein zugeordneter Lotse zum jeweiligen Zeitpunkt die Flugverkehrskontroll-Verantwortung trägt;
11. „Flugverkehrsstrecke“ bezeichnet einen bestimmten Teil der Luftraumstruktur, der zur Kanalisierung des Verkehrsflusses entsprechend den Notwendigkeiten der Erbringung von Flugverkehrsdiensten ausgelegt ist;
12. „zivil-militärische Koordinierung“ bezeichnet die zwischen zivilen und militärischen Stellen und Komponenten des Flugverkehrsmanagements zur Gewährleistung einer sicheren, effizienten und harmonischen Nutzung des Luftraums erforderliche Interaktion;
13. „bedingt nutzbare Strecke (Conditional Route, CDR)“ bezeichnet eine Flugverkehrsstrecke, die nur unter bestimmten Bedingungen für die Flugplanung und Nutzung zur Verfügung steht;
14. „kooperative Entscheidungsfindung“ bezeichnet einen Prozess, bei dem Entscheidungen auf der Grundlage eines ständigen Austauschs und einer Konsultation mit den Mitgliedstaaten, den am Betrieb Beteiligten und gegebenenfalls weiteren Akteuren getroffen werden;
15. „Netzkrisensituation“ bezeichnet einen Zustand, bei dem keine Flugsicherungsdienste auf dem erforderlichen Niveau erbracht werden können, oder einen schwerwiegenden Verlust von Netzkapazität oder ein schwerwiegendes Ungleichgewicht zwischen Netzkapazität und Nachfrage oder einen schwerwiegenden Ausfall des Informationsflusses in einem oder mehreren Teilen des Netzes in Folge ungewöhnlicher und unvorhergesehener Umstände;

16. „europäischer Plan zur Streckennetzverbesserung“ bezeichnet den vom Netzmanager in Absprache mit den am Betrieb Beteiligten ausgearbeiteten Plan, der die Ergebnisse seiner betrieblichen Tätigkeiten hinsichtlich der Streckennetzauslegung kurz- und mittelfristig gemäß den Leitlinien des Netzstrategieplans umfasst;
17. „Luftraum mit freier Streckenführung“ bezeichnet einen bestimmten Luftraum, innerhalb dessen die Nutzer ihre Streckenführung zwischen einem Zugangspunkt und einem Abgangspunkt ohne Bezug auf ein Netz von Flugverkehrsstrecken frei planen können;
18. „Frequenzzuteilung“ bezeichnet die von einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung zur Nutzung einer Funkfrequenz oder eines Funkfrequenzkanals unter festgelegten Bedingungen;
19. „Auswirkungen auf das Netz“ bezeichnet im Zusammenhang mit der Funktion der Funkfrequenzverwaltung, die Gegenstand von Anhang II ist, eine Situation, in der eine Funkfrequenzzuteilung eine Verschlechterung, Behinderung oder Unterbrechung der Funktion einer oder mehrerer Funkfrequenzzuteilungen des Netzes zur Folge haben oder der optimalen Nutzung des Frequenzbands für die Luftfahrt im Anwendungsbereich dieser Verordnung zuwiderlaufen wird;
20. „mehrfache Streckenoptionen“ bezeichnet die Verfügbarkeit von mehr als einer Streckenoption im Flugverkehrsstreckennetz für den Luftraumnutzer;
21. „Drittländer“ bezeichnet Nichtmitgliedsstaaten, die Mitglieder von Eurocontrol sind oder eine Vereinbarung mit der Europäischen Union über die Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums geschlossen haben oder sich an einem funktionalen Luftraumblock beteiligen;
22. „Netzmanager“ bezeichnet die nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 eingerichtete Stelle für die Durchführung der in dem genannten Artikel und dieser Verordnung vorgesehenen Aufgaben;
23. „Netzbetriebsplan“ bezeichnet den vom Netzmanager in Absprache mit den am Betrieb Beteiligten ausgearbeiteten Plan zur kurz- und mittelfristigen Organisation seiner betrieblichen Tätigkeiten gemäß den Leitlinien des Netzstrategieplans. Der Teil des Netzbetriebsplans, der sich speziell mit der Auslegung des europäischen Streckennetzes befasst, enthält den Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes;
24. „Netzstrategieplan“ bezeichnet den Plan, der vom Netzmanager in Einklang mit dem europäischen Masterplan für das Flugverkehrsmanagement in Absprache mit den Mitgliedstaaten und den am Betrieb Beteiligten ausgearbeitet wurde und die Leitlinien für den Netzbetrieb und dessen langfristige Perspektive festlegt;
25. „Betriebsorganisation“ bezeichnet eine Organisation, die für die Erbringung technischer Dienste zur Unterstützung der Flugverkehrs-, Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdienste verantwortlich ist;
26. „betriebliche Anforderungen“ bezeichnet die Anforderungen an das Netz bezüglich Sicherheit, Kapazität und Effizienz;
27. „am Betrieb Beteiligte“ bezeichnet zivile und militärische Luftraumnutzer, zivile und militärische Flugsicherungsorganisationen, Flughafenbetreiber, Flughafen-Zeitnischenkoordinatoren und Betriebsorganisationen sowie jede weitere Gruppe von Beteiligten, die bezüglich der einzelnen Funktionen für relevant angesehen wird;
28. „Sektorkonfiguration“ bezeichnet eine Regelung für die Kombination von Sektoren, die so zusammengesetzt und in bester Weise platziert sind, dass sie die betrieblichen Anforderungen und Anforderungen an die Luftraumverfügbarkeit erfüllen;
29. „nutzeringefragte Strecke“ bezeichnet die gewünschte Streckenführung, die in der Phase der Luftraumauslegung von den Luftfahrzeugbetreibern zur Erfüllung ihrer Erfordernisse angegeben wird.

KAPITEL II

ORGANISATION UND MANAGEMENT VON NETZFUNKTIONEN

Artikel 3

Einsetzung eines Netzmanagers

(1) Zum Zweck der Durchführung der Aufgaben, die für die Erfüllung der in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 und in den Anhängen dieser Verordnung vorgesehenen Funktionen notwendig sind, wird eine unparteiische zuständige Stelle (der „Netzmanager“) eingerichtet.

(2) Die Dauer des Mandats des Netzmanagers fällt mit dem Bezugszeitraum für das Leistungssystem nach Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 zusammen. Die Mandatsdauer muss lang genug sein, damit bei der Durchführung dieser Funktionen eine Reifung erzielt werden kann. Sie darf nicht kürzer als zwei Bezugszeiträume sein und kann verlängert werden.

(3) Die Benennung des Netzmanagers erfolgt durch Beschluss der Kommission nach Anhörung des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und spätestens drei Monate nach Annahme dieser Verordnung. In dem Beschluss werden Dauer und Bedingungen der Ernennung, einschließlich der Finanzierung und deren Beendigung, festgelegt. Die Kommission bewertet die Einhaltung dieser Bedingungen am Ende jeder der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Bezugszeiträume.

(4) Der Netzmanager nimmt die folgenden Funktionen wahr:

- a) die Gestaltung des europäischen Streckennetzes gemäß Anhang I;
- b) die Koordinierung knapper Ressourcen, insbesondere
 - i) Funkfrequenzen innerhalb der Frequenzbänder für die Luftfahrt, die vom allgemeinen Flugverkehr genutzt werden, gemäß Anhang II, und
 - ii) SSR-Transpondercodes gemäß Anhang III.

Die Kommission kann dem Netzmanager gemäß Artikel 6 Absatz 3 oder Absatz 4 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 weitere Funktionen übertragen.

(5) Der Netzmanager nimmt auch die in Artikel 6 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 und in der Verordnung (EU) Nr. 255/2010 genannten ATFM-Funktionen wahr.

Artikel 4

Aufgaben des Netzmanagers

(1) Zur Unterstützung bei der Durchführung der in Artikel 3 genannten Funktionen wird der Netzmanager mit folgenden Aufgaben betraut im Hinblick auf eine stetige Verbesserung des Netzbetriebs im einheitlichen europäischen Luftraum, die zur Erreichung der für die gesamte Europäische Union geltenden in der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 festgelegten Leistungsziele beiträgt, insbesondere:

- a) Ausarbeitung, Aufrechterhaltung und Umsetzung eines Netzstrategieplans gemäß Artikel 5 im Einklang mit dem Leistungssystem nach der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 und dem europäischen Masterplan für das Flugverkehrsmanagement sowie unter Berücksichtigung der einschlägigen ICAO-Pläne für die Flugnavigation;
- b) Detaillierung des Netzstrategieplans durch einen Netzbetriebsplan gemäß Artikel 6, der insbesondere für die gesamte Europäische Union geltende Leistungsziele für einen Zeitraum von drei bis fünf Jahren sowie für jährliche, saisonale, wöchentliche und tägliche Perioden behandelt;
- c) Ausarbeitung einer integrierten Auslegung des europäischen Streckennetzes gemäß Anhang I;
- d) Wahrnehmung der zentralen Funktion der Koordinierung der Funkfrequenzen gemäß der Anforderung von Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 und gemäß Anhang II dieser Verordnung;
- e) Koordinierung der Verbesserung des SSR-Transpondercode-Zuweisungsverfahrens gemäß Anhang III;
- f) Organisation des Managements und der Durchführung der Funktionen und insbesondere Wahrnehmung der Verpflichtungen der zentralen ATFM-Stelle;
- g) Anwendung eines konsolidierten und koordinierten Ansatzes für alle Planungs- und Betriebstätigkeiten des Netzes, einschließlich Überwachung und Verbesserung der Gesamtleistung;
- h) Unterstützung der Bewältigung von Netzkrisensituationen;
- i) Unterstützung der verschiedenen am Betrieb Beteiligten bei den ihnen auferlegten Verpflichtungen beim Einsatz von Systemen und Verfahren für Flugverkehrsmanagement und/oder Flugsicherung (ATM/ANS) gemäß dem europäischen Masterplan für das Flugverkehrsmanagement;
- j) Unterstützung der Stellen, die mit der Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt oder mit der Analyse von Vorkommnissen im Auftrag solcher Stellen beauftragt sind, im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾;

k) Gewährleistung der Koordinierung mit anderen Regionen und Drittländern, die nicht an der Arbeit des Netzmanagers beteiligt sind.

(2) Der Netzmanager trägt zur Durchführung des Leistungssystems in Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 bei.

(3) Zur Erfüllung seiner Aufgaben gewährleistet der Netzmanager Folgendes:

- a) die Verfügbarkeit, den Betrieb und die gemeinsame Nutzung von Instrumenten, Verfahren und konsistenten Daten zur Unterstützung der Verfahren für die kooperative Entscheidungsfindung auf Netzebene, unter anderem einschließlich der Systeme für Flugplanverarbeitung und Datenmanagement;
 - b) die Erleichterung und Koordinierung zwischen den am Betrieb Beteiligten und die Unterstützung dieser Beteiligten bei der Einführung und Umsetzung der Pläne und damit zusammenhängender Netzmaßnahmen im Anschluss an die kooperative Entscheidungsfindung;
 - c) die angemessene betriebliche Koordinierung, sowie die Optimierung, Interoperabilität und Interkonnektivität innerhalb seines Zuständigkeitsbereichs;
 - d) die Koordinierung von Vorschlägen für Änderungen der entsprechenden ICAO-Dokumente mit Bezug zu den Netzfunktionen;
 - e) die Berichterstattung gemäß Artikel 20 über alle betrieblichen Leistungsaspekte, einschließlich knapper Ressourcen, und
 - f) eine geeignete Verbindungsaufnahme zu anderen Verkehrsträgern.
- (4) Der Netzmanager kommt auf Antrag der Kommission oder der Agentur Ad-hoc-Ersuchen um Informationen, Ratschläge, Analysen oder ähnlichen Nebenaufgaben nach, die mit den verschiedenen Funktionen im Zusammenhang stehen.

Artikel 5

Netzstrategieplan

(1) Zur Vorgabe langfristiger Perspektiven wird vom Netzmanager ein Netzstrategieplan, der an dem Bezugszeitraum nach Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 ausgerichtet ist, erarbeitet, aufrechterhalten und umgesetzt. Er enthält den Leistungsplan und Ziele für den nächsten Bezugszeitraum und gibt einen Ausblick auf künftige Bezugszeiträume.

(2) Der Netzstrategieplan umfasst die in Anhang IV festgelegten Informationen.

(3) Der Netzstrategieplan zielt darauf ab, die für die Netzfunktionen in der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 festgelegten Leistungsziele zu erreichen.

⁽¹⁾ ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35.

- (4) Der Netzstrategieplan ist gegebenenfalls zu aktualisieren.

Artikel 6

Netzbetriebsplan

- (1) Zur Umsetzung des Netzstrategieplans auf betrieblicher Ebene arbeitet der Netzmanager einen detaillierten Netzbetriebsplan aus.
- (2) Der Netzbetriebsplan umfasst die in Anhang V festgelegten Informationen.
- (3) Der Netzbetriebsplan legt insbesondere die nach der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele für einen Zeitraum von drei bis fünf Jahren sowie für eine jährliche, saisonale, wöchentliche und tägliche Periode fest.
- (4) Der Netzbetriebsplan umfasst militärische Anforderungen, sofern diese von den Mitgliedstaaten bereitgestellt werden.
- (5) Der Netzbetriebsplan umfasst den Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes und das entsprechende Gegenstück für Funkfrequenzen und SSR-Transpondercodes.
- (6) Im Netzbetriebsplan werden betriebliche Beschränkungen, Engpässe, Verbesserungsmaßnahmen und Lösungen zur Behebung oder Abmilderung angegeben.
- (7) Flugsicherungsorganisationen, funktionale Luftraumblöcke und Flughafenbetreiber gewährleisten, dass ihre Betriebspläne am Netzbetriebsplan ausgerichtet sind. Der Netzmanager gewährleistet die Kohärenz des Netzbetriebsplans.
- (8) Der Netzbetriebsplan wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert, wobei alle einschlägigen Veränderungen bei den Erfordernissen und Anforderungen der Netzfunktionen zu berücksichtigen sind.

Artikel 7

Kompetenzen des Netzmanagers

- (1) Unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten trifft der Netzmanager in Erfüllung seiner Aufgaben Einzelmaßnahmen, die sich aus dem Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung ergeben. Die von den Maßnahmen betroffenen Parteien setzen diese um.
- (2) Stehen die Zuständigkeiten von Mitgliedstaaten der Annahme solcher Einzelmaßnahmen entgegen, überträgt der Netzmanager diesen Fall zur weiteren Behandlung an die Kommission.
- (3) Der Netzmanager empfiehlt außerdem mit Bezug auf die Leistung des Netzes erforderliche Maßnahmen in anderen Fragen.
- (4) Der Netzmanager ergreift in seinem Zuständigkeitsbereich Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass in Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 genannte für die gesamte Europäische Union geltende Leistungsziele erreicht werden.
- (5) Der Netzmanager erfasst, konsolidiert und analysiert alle einschlägigen Daten, die in den Anhängen I bis VI genannt sind. Er stellt diese Daten der Kommission, der Agentur oder dem Leistungsüberprüfungsgremium nach der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 auf Antrag zur Verfügung.

Artikel 8

Beziehungen zu den am Betrieb Beteiligten

- (1) Um seine Aufgaben der Überwachung und Verbesserung der Gesamtleistung des Netzes zu erfüllen, entwickelt der Netzmanager gemäß Artikel 15 geeignete Arbeitsvereinbarungen mit den am Betrieb Beteiligten.
- (2) Die am Betrieb Beteiligten gewährleisten, dass die auf lokaler Ebene oder Ebene eines funktionalen Luftraumblocks umgesetzten Maßnahmen mit denjenigen Maßnahmen vereinbar sind, die im Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung auf Netzwerkebene angenommen wurden.
- (3) Die am Betrieb Beteiligten stellen dem Netzmanager die in den Anhängen I bis VI aufgeführten Daten bereit und halten dabei alle Fristen und Anforderungen an die Vollständigkeit oder Genauigkeit ein, die mit dem Netzmanager für die Übermittlung der Daten vereinbart wurden.
- (4) Am Betrieb Beteiligte, die Bedenken hinsichtlich vom Netzmanager nach Artikel 7 Absatz 1 getroffenen Einzelmaßnahmen haben, können eine Überprüfung solcher Maßnahmen innerhalb von fünf Tagen nach deren Annahme beantragen. Die Beantragung einer Überprüfung setzt die Einzelmaßnahmen nicht aus.
- (5) Der Netzmanager bestätigt oder ändert die betreffenden Maßnahmen innerhalb von fünf Arbeitstagen oder im Fall von Netzkrisensituationen innerhalb von 48 Stunden.

Artikel 9

Beziehungen zu den Mitgliedstaaten

- (1) Bei der Erfüllung seiner Aufgaben trägt der Netzmanager den Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten angemessene Rechnung.
- (2) Die Mitgliedstaaten informieren den Netzmanager, falls ihre Hoheitsrechte und Zuständigkeiten der Annahme von Einzelmaßnahmen nach Artikel 7 Absatz 1 entgegenstehen.
- (3) Sind Mitgliedstaaten in betrieblichen Fragen im Zusammenhang mit Netzfunktionen beteiligt, so sind sie Teil des Verfahrens der kooperativen Entscheidungsfindung und setzen die in diesem Verfahren vereinbarten Ergebnisse auf nationaler Ebene um.

Artikel 10

Beziehungen zu funktionalen Luftraumblöcken

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten eine enge Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen dem funktionalen Luftraumblock und dem Netzmanager, z. B. auf Ebene der strategischen Planung und dem täglichen taktischen Verkehrsfluss- und Kapazitätsmanagement.
- (2) Um die betriebliche Interkonnektivität zwischen funktionalen Luftraumblöcken zu erleichtern, richtet der Netzmanager in enger Zusammenarbeit mit allen funktionalen Luftraumblöcken harmonisierte Verfahren und Schnittstellen ein, einschließlich Änderungen in Aspekten, die mit Tätigkeiten des Netzmanagers zusammenhängen.

(3) Die Mitgliedstaaten, die bei einem funktionalen Luftraumblock mitarbeiten, gewährleisten, dass konsolidierte Standpunkte bezüglich der Netzfunktionen formuliert werden.

(4) Die Flugsicherungsorganisationen, die bei einem funktionalen Luftraumblock mitarbeiten, gewährleisten, dass konsolidierte Standpunkte zu betrieblichen Fragen der Netzfunktionen formuliert werden.

(5) Vor Einrichtung eines funktionalen Luftraumblocks arbeiten die Mitgliedstaaten und Flugsicherungsorganisationen in einer solchen Weise zusammen, dass konsolidierte Standpunkte zu Aspekten, die mit Tätigkeiten des Netzmanagers zusammenhängen, formuliert werden.

Artikel 11

Zivil-militärische Zusammenarbeit

(1) Der Netzmanager gewährleistet, dass geeignete Vorkehrungen getroffen sind, die eine angemessene Koordinierung mit nationalen militärischen Stellen ermöglichen und unterstützen.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten eine geeignete militärische Beteiligung an allen Tätigkeiten, die mit den Netzfunktionen zusammenhängen.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten eine angemessene Vertretung der militärischen Flugsicherungsorganisationen und militärischen Luftraumnutzer bei allen betrieblichen Arbeits- und Konsultationsvorkehrungen, die vom Netzmanager getroffen wurden.

(4) Die Funktion der Auslegung des europäischen Streckennetzes wird unbeschadet der Reservierungen oder Beschränkungen eines Luftraumvolumens für die ausschließliche oder besondere Nutzung durch die Mitgliedstaaten ausgeübt. Der Netzmanager fördert und koordiniert die Verfügbarkeit bedingt nutzbarer Strecken durch diese Gebiete im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 der Kommission ⁽¹⁾.

Artikel 12

Allgemeine Anforderungen an die Netzfunktionen

Der Netzmanager gewährleistet, dass die in Anhang VI genannten allgemeinen Anforderungen an die Netzfunktionen erfüllt werden. Diese Anforderungen gelten ab dem Tag des Erlasses Benennungsakts, und der Netzmanager hat sie spätestens innerhalb von zwölf Monaten nach diesem Datum einzuhalten.

KAPITEL III

LEITUNG DER NETZFUNKTIONEN

Artikel 13

Kooperative Entscheidungsfindung

(1) Die Netzfunktionen werden mittels kooperativer Entscheidungsfindung verwaltet.

(2) Das Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung umfasst

- a) einen Konsultationsprozess gemäß Artikel 14;
- b) detaillierte Arbeitsvereinbarungen und Prozesse für den Betrieb gemäß Artikel 15.

(3) Zur Annahme von Maßnahmen, die mit der Leitung der Netzfunktionen im Zusammenhang stehen, und zur Beobachtung ihrer Leistung richtet der Netzmanager ein Netzmanagementgremium gemäß Artikel 16 ein.

(4) Stellt der Netzmanager Hinderungen seiner Tätigkeiten durch eine oder mehrere Parteien fest, wird die Angelegenheit dem Netzmanagementgremium zur Lösung vorgelegt.

Artikel 14

Konsultationsprozess

(1) Es wird ein Prozess zur Organisation der ordnungsgemäßen und regelmäßigen Konsultation der Mitgliedstaaten und der am Betrieb Beteiligten eingerichtet.

(2) Schwerpunkte der Konsultation sind die detaillierten Arbeitsvereinbarungen nach Artikel 15, der Netzstrategieplan, der Netzbetriebsplan, Fortschritte bei der Umsetzung der Pläne, Berichte an die Kommission und zu betrieblichen Fragen je nach Bedarf.

(3) Der Konsultationsprozess kann abhängig von der Art der individuellen Netzfunktionen Unterschiede aufweisen. Um sicherzustellen, dass Regulierungsfragen behandelt werden können, sind die Mitgliedstaaten bei Bedarf zu beteiligen.

(4) Sind die Beteiligten mit der Konsultation nicht zufrieden, wird die Angelegenheit zuerst gemäß dem entsprechenden Konsultationsmechanismus auf Ebene der jeweiligen Funktion behandelt. Kann in der Angelegenheit keine Lösung auf der Ebene der jeweiligen Funktion erzielt werden, wird sie dem Netzmanagementgremium zur Lösung vorgelegt.

Artikel 15

Detaillierte Arbeitsvereinbarungen und Prozesse für den Betrieb

(1) Der Netzmanager arbeitet detaillierte Arbeitsvereinbarungen und Prozesse für den Betrieb aus, die Planungs- und Betriebsaspekte abdecken, wobei insbesondere den Besonderheiten und den Anforderungen der einzelnen Netzfunktionen gemäß den Anhängen I bis VI dieser Verordnung Rechnung zu tragen ist.

(2) Der Netzmanager gewährleistet, dass die detaillierten Arbeitsvereinbarungen und Prozesse für den Betrieb Bestimmungen zur Unterrichtung der betroffenen Beteiligten enthalten.

(3) Bei den detaillierten Arbeitsvereinbarungen und Prozessen für den Betrieb ist die Trennung von Diensterbringung und Regulierungsfragen zu beachten und es ist sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten bei Bedarf beteiligt werden.

Artikel 16

Netzmanagementgremium

(1) Das Netzmanagementgremium ist zuständig für

- a) die Zustimmung zum Netzstrategieplan vor dessen Annahme gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004;
- b) die Genehmigung der für drei bis fünf Jahre geltenden und der jährlichen Netzbetriebspläne;

⁽¹⁾ ABl. L 342 vom 24.12.2005, S. 20.

- c) die Genehmigung der Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung, der Konsultationsprozesse sowie der detaillierten Arbeitsvereinbarungen und Prozesse für den Betrieb für die Netzfunktionen nach einer befürwortenden Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum;
- d) die Genehmigung der Verfahrensregeln der europäischen Koordinierungszelle für Luftfahrtkrisensituationen gemäß Artikel 18 Absatz 4 nach befürwortender Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum;
- e) die Überwachung der Fortschritte bei der Umsetzung der Pläne und für die Behandlung möglicher Abweichungen von den ursprünglichen Plänen;
- f) die Überwachung des Prozesses der Konsultation der am Betrieb Beteiligten;
- g) die Überwachung von Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Verwaltung der Netzfunktionen;
- h) die Überwachung der Tätigkeiten des Netzmanagers im Zusammenhang mit Netzkrisensituationen;
- i) die Genehmigung des in Artikel 20 genannten Jahresberichts. Dieser Bericht betrifft unter anderem die Umsetzung des Netzstrategieplans und des Netzbetriebsplans;
- j) die Bearbeitung von Fragen, die auf der Ebene der jeweiligen Netzfunktion nicht gelöst wurden;
- k) die Beurteilung, ob der Netzmanager über die notwendigen Kompetenzen und Mittel und über die erforderliche Unparteilichkeit verfügt, um die ihm übertragenen Aufgaben unabhängig wahrnehmen zu können, einschließlich Vorkehrungen bezüglich Sicherheit, Haftung und Notfällen;
- l) die Zustimmung zum Haushalt des Netzmanagers nach befürwortender Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum;
- m) Genehmigung seiner Geschäftsordnung nach befürwortender Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum;
- n) Behandlung sonstiger Themen, die von ihm als relevant erachtet werden.
- (2) Stimmberichtigte Mitglieder des Netzmanagementgremiums sind
- a) ein Vertreter der Flugsicherungsorganisationen je bereits eingerichteten oder in Einrichtung befindlichem funktionalen Luftraumblock mit insgesamt vier Stimmen für alle Flugsicherungsorganisationen;
- b) vier Vertreter von gewerblichen und nichtgewerblichen zivilen Luftraumnutzern;
- c) zwei Vertreter der Flughafenbetreiber;
- d) zwei Vertreter des Militärs als Flugsicherungsorganisation und Luftraumnutzer.
- (3) Mitglieder des Netzmanagementgremiums sind ferner
- a) der Vorsitzende, der aufgrund seiner technischen Kompetenz und seines Sachverständs auf Vorschlag der Kommission, dem insbesondere Vorschläge der stimmberechtigten Mitglieder des Netzmanagementgremiums zugrunde liegen, und nach befürwortender Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum ernannt wird;
- b) ein Vertreter der Kommission;
- c) ein Vertreter von Eurocontrol;
- d) ein Vertreter des Netzmanagers.
- (4) Die Mitglieder haben jeweils einen Vertreter.
- (5) Die stimmberechtigten Mitglieder des Netzmanagementgremiums werden auf Vorschlag ihrer jeweiligen Organisationen nach befürwortender Stellungnahme des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum ernannt.
- (6) Die Kommission kann unabhängige und anerkannte Sachverständige als Berater ernennen, die in persönlicher Eigenschaft tätig sind und eine breite Palette an Disziplinen vertreten, die wesentliche Aspekte der Netzfunktionen umfassen. Staaten, die an der Arbeit des Netzmanagers beteiligt sind, schlagen entsprechende Kandidaten vor.
- (7) Die in Absatz 3 Buchstaben a, b und c genannten Mitglieder haben das Recht, Vorschläge abzulehnen, die einen Einfluss auf Folgendes haben könnten:
- a) Hoheitsrechte und Zuständigkeiten von Mitgliedstaaten, insbesondere hinsichtlich Angelegenheiten der öffentlichen Ordnung und Sicherheit und der Verteidigung, wie in Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 ausgeführt;
- b) die Vereinbarkeit der Tätigkeiten des Netzmanagementgremiums mit den Zielen dieser Verordnung;
- c) die Unparteilichkeit und Ausgewogenheit des Netzmanagementgremiums.
- (8) Die in Absatz 1 genannten Dokumente werden vom Netzmanagementgremium mit der einfachen Mehrheit der stimmberechtigten Mitglieder angenommen.
- (9) Kann für Angelegenheiten von wesentlicher Bedeutung für das Netz keine Einigung erzielt werden, verweist das Netzmanagementgremium die Angelegenheit zur weiteren Behandlung an die Kommission. Die Kommission unterrichtet den Ausschuss für den einheitlichen Luftraum.

Artikel 17

Rolle des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum

- (1) Der Netzmanager übermittelt Regulierungsfragen an die Kommission. Die Kommission unterrichtet den Ausschuss für den einheitlichen Luftraum über diese Fragen.
- (2) Der Ausschuss für den einheitlichen Luftraum nimmt Stellung zu
- a) der Ernennung des Netzmanagers;
- b) der Ernennung des Vorsitzenden des Netzmanagementgremiums;

- c) der Ernennung der stimmberechtigten Mitglieder des Netzmanagementgremiums;
- d) der Geschäftsordnung des Netzmanagementgremiums;
- e) dem Netzstrategieplan, insbesondere frühzeitig zu den Zielen dieses Plans;
- f) dem Jahreshaushalt des Netzmanagers;
- g) der Geschäftsordnung der europäischen Koordinierungszelle für Luftfahrtkrisensituationen;
- h) den Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung, den Konsultationsprozessen sowie den detaillierten Arbeitsvereinbarungen und Prozessen für den Betrieb bezüglich der Netzfunktionen.
- (3) Der Ausschuss für den einheitlichen Luftraum kann die Kommission beraten, wenn das Netzmanagementgremium keine Einigung für Angelegenheiten von wesentlicher Bedeutung für das Netz erzielen kann.

KAPITEL IV

MANAGEMENT VON NETZKRISENSITUATIONEN

Artikel 18

Einrichtung der europäischen Koordinierungszelle für Luftfahrtkrisensituationen

- (1) Das Management von Netzkrisesituationen wird durch die Einrichtung einer europäischen Koordinierungszelle für Luftfahrtkrisensituationen (EACCC) unterstützt.
- (2) Die EACCC umfasst als ständige Mitglieder einen Vertreter des Mitgliedstaats, der den Vorsitz des EU-Ministerrats innehat, einen Vertreter der Kommission, einen Vertreter der EASA, einen Vertreter von Eurocontrol, einen Vertreter des Militärs, einen Vertreter der Flugsicherungsorganisationen, einen Vertreter der Flughäfen und einen Vertreter der Luftraumnutzer.
- (3) Die EACCC kann fallweise je nach Art der betreffenden Krisensituation um Sachverständige erweitert werden.
- (4) Die EACCC arbeitet eine Geschäftsordnung zur Annahme durch das Netzmanagementgremium aus.
- (5) Der Netzmanager stellt die für die Einrichtung und den Betrieb der EACCC erforderlichen Mittel bereit.

Artikel 19

Zuständigkeiten des Netzmanagers und der EACCC

- (1) Der Netzmanager ist gemeinsam mit den EACCC-Mitgliedern für die Aktivierung und Desaktivierung der EACCC zuständig.
- (2) Der Netzmanager ist, unterstützt durch die EACCC, zuständig dafür,
- a) die Reaktion auf die Netzkrisesituation gemäß der EACCC-Geschäftsordnung in enger Zusammenarbeit mit den entsprechenden Strukturen in den Mitgliedstaaten zu koordinieren;

- b) die Aktivierung und Koordinierung von Notfallplänen auf Ebene der Mitgliedstaaten zu unterstützen;
- c) Abmilderungsmaßnahmen auf Netzebene auszuarbeiten, um eine zeitnahe Reaktion auf solche Netzkrisesituationen zu gewährleisten, mit der die Aufrechterhaltung eines sicheren Netzbetriebs gewährleistet wird. Zu diesem Zweck wird der Netzmanager
- i) die Lage im Netz im Hinblick auf Netzkrisesituationen 24 Stunden am Tag überwachen;
- ii) ein wirksames Informationsmanagement und eine wirksame Kommunikation durch Verbreitung genauer, zeitnaher und konsistenter Daten gewährleisten, die die Anwendung der Risikomanagementgrundsätze und Prozesse bei der Entscheidungsfindung unterstützen;
- iii) die organisierte Erfassung und zentrale Speicherung dieser Daten erleichtern;
- d) gegebenenfalls gegenüber der Kommission, der Agentur oder den Mitgliedstaaten auf Möglichkeiten für eine zusätzliche Unterstützung bei der Abmilderung der Krisensituation hinweisen, einschließlich der Verbindungsaufnahme mit Betreibern anderer Verkehrsträger, die intermodale Lösungen ermitteln und umsetzen können;
- e) die Wiederherstellung und die Nachhaltigkeit des Netzbetriebs zu überwachen und darüber zu berichten.

KAPITEL V

ÜBERWACHUNG, BERICHTERSTATTUNG UND AUFSICHT

Artikel 20

Überwachung und Berichterstattung

- (1) Der Netzmanager richtet einen Prozess ein für die fortlaufende Überwachung
- a) der Leistung des Netzbetriebs;
- b) der von den am Betrieb Beteiligten und den Staaten ergriffenen Maßnahmen und erreichten Leistungen und
- c) der Wirksamkeit und Effizienz jeder dieser Verordnung unterliegenden Funktion.
- (2) Bei der fortlaufenden Überwachung sind mögliche Abweichungen vom Netzstrategieplan und vom Netzbetriebsplan zu ermitteln. Die am Betrieb Beteiligten unterstützen den Netzmanager bei dieser Überwachungsaufgabe durch Übernahme gewisser Aufgaben, insbesondere auch, aber nicht nur, durch die Bereitstellung von Daten.
- (3) Der Netzmanager legt der Kommission und der Agentur jährlich einen Bericht zu den Maßnahmen vor, die er zur Erfüllung seiner Aufgaben ergriffen hat. In dem Bericht werden einzelne Netzfunktionen ebenso wie die Situation des gesamten Netzes behandelt und enge Verbindungen zum Inhalt des Netzstrategieplans und des Netzbetriebsplans hergestellt. Die Kommission unterrichtet den Ausschuss für den einheitlichen Luftraum.

Artikel 21

Aufsicht über den Netzmanager

Die Kommission, in Sicherheitsangelegenheiten unterstützt durch die Agentur, gewährleistet die Aufsicht über den Netzmanager, insbesondere hinsichtlich der in dieser Verordnung und anderen Rechtsvorschriften der Union enthaltenen Anforderungen. Die Kommission legt dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum jährlich oder auf besonderen Antrag einen Bericht vor.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 22

Beziehungen zu Drittländern

Drittländer können sich zusammen mit ihren am Betrieb Beteiligten an den Arbeiten des Netzmanagers beteiligen.

Artikel 23

Finanzierung des Netzmanagers

Die Mitgliedstaaten treffen die zur Finanzierung der Netzfunktionen, mit denen der Netzmanager betraut ist, notwendigen Maßnahmen auf der Grundlage von Flugsicherungsgebühren. Der Netzmanager legt seine Kosten auf transparente Weise dar.

Artikel 24

Haftung

Der Netzmanager trifft Vorkehrungen zur Deckung der Haftung im Zusammenhang mit der Ausübung seiner Aufgaben. Die zur Deckung verwendete Methode muss dem in Frage stehenden möglichen Verlust und Schaden angemessen sein, wobei dem rechtlichen Status und dem Niveau der gewerblich verfügbaren Haftungsdeckung Rechnung zu tragen ist.

Artikel 25

Überprüfung

Die Kommission überprüft die Wirksamkeit der Durchführung der Netzfunktionen bis spätestens 31. Dezember 2013 und regelmäßig danach unter angemessener Berücksichtigung der Bezugszeiträume für die Leistungsregelung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 691/2010.

Artikel 26

Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 691/2010

Die Verordnung (EU) Nr. 691/2010 wird wie folgt geändert:

- In Artikel 3 Absatz 3 wird der folgende Buchstabe m angefügt:

„m) Bewertung der Leistungspläne des Netzmanagers, einschließlich der Konsistenz mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen.“

- Der folgende Artikel 5a wird eingefügt:

„Artikel 5a

Netzmanager

(1) Der durch Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 (*) eingerichtete Netzmanager führt die folgenden Aufgaben bezüglich des Leistungssystems durch:

- Unterstützung der Kommission durch Bereitstellung relevanten Inputs zur Ausarbeitung für die gesamte Europäische Union geltender Leistungsziele vor den Bezugszeiträumen und zur Überwachung während des Bezugszeitraums. Insbesondere weist der Netzmanager die Kommission auf einen wesentlichen und anhaltenden Abfall der Betriebsleistung hin;
- Bereitstellung des Zugangs zu allen in Anhang IV aufgeführten Daten für die Kommission gemäß Artikel 20 Absatz 5;
- Unterstützung der Mitgliedstaaten und Flugsicherungsorganisationen bei der Erreichung ihres Leistungsziels während der Bezugszeiträume und
- Ausarbeitung eines Leistungsplans, der als Teil des Netzstrategieplans vor Beginn jedes Bezugszeitraums angenommen wird. Dieser Leistungsplan ist öffentlich und enthält
 - ein Umweltleistungsziel, das mit dem für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziel für den gesamten Bezugszeitraum vereinbar ist, wobei für Überwachungszwecke Jahreswerte verwendet werden;
 - Leistungsziele für andere wesentliche Leistungsbereiche, die mit den für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungszielen für den gesamten Bezugszeitraum vereinbar ist, wobei für Überwachungszwecke Jahreswerte verwendet werden;
 - eine Darlegung der zur Erreichung der Ziele geplanten Maßnahmen;
 - soweit erforderlich oder von der Kommission beschlossen, zusätzliche wesentliche Leistungsindikatoren und Ziele.

(*) ABl. L 185 vom 15.7.2011, S. 1“

- In Artikel 17 wird der folgende Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Kommission überwacht die Umsetzung des Leistungsplans des Netzmanagers. Falls Ziele während des Bezugszeitraums nicht erreicht werden, wendet die Kommission die im Leistungsplan festgelegten geeigneten Maßnahmen an, um die Situation zu beheben. Zu diesem Zweck sind die Jahreswerte im Leistungsplan zu verwenden.“

- In Anhang III erhalten die Absätze 3 und 4 die folgende Fassung:

„(3) Umwelt

Streckenauslegung: im ersten Bezugszeitraum nicht anwendbar. Während des zweiten Bezugszeitraums: Bewertung des Prozesses für die Streckenauslegung, der im Leistungsplan angewendet wird, und dessen Konsistenz mit dem Prozess zur Ausarbeitung des Plans zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes, der vom Netzmanager ausgearbeitet wird.

(4) Kapazität

Verspätungsniveau: Vergleich des erwarteten Niveaus der ATFM-Verspätungen auf der Strecke gemäß den Leistungsplänen mit einem Referenzwert, der im Kapazitätsplanungsprozess von Eurocontrol und im Netzbetriebsplan des Netzmanagers bereitgestellt wird.“

Artikel 27

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 7. Juli 2011

Für die Kommission

Der Präsident

José Manuel BARROSO

ANHANG I

FUNKTION DER GESTALTUNG DES EUROPÄISCHEN STRECKENNETZES

TEIL A

Ziel

1. Die Funktion der Gestaltung des europäischen Streckennetzes hat
 - a) einen Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes für den sicheren und effizienten Flugbetrieb unter angemessener Berücksichtigung der Umweltauswirkungen zu erstellen;
 - b) im Rahmen des Plans zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes die Entwicklung einer Luftraumstruktur zu erleichtern, die das erforderliche Niveau bezüglich Sicherheit, Kapazität, Flexibilität, Reaktionsfähigkeit, Umweltleistung und nahtloser Erbringung reibungsloser Flugsicherungsdienste unter Berücksichtigung der sicherheits- und verteidigungspolitischen Belange bietet;
 - c) die regionale Interkonnektivität und Interoperabilität des europäischen Streckennetzes innerhalb der ICAO-Region EUR und mit angrenzenden ICAO-Regionen zu gewährleisten.
2. Die Ausarbeitung des Plans zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes stützt sich auf ein Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung. Der Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes stellt den für die Auslegung des europäischen Streckennetzes (ERND) spezifischen Teil des Netzbetriebsplans dar und umfasst detaillierte Vorschriften zur Umsetzung des ERND-Teils des Netzstrategieplans.
3. Die Mitgliedstaaten bleiben weiterhin zuständig für die detaillierte Ausarbeitung, Genehmigung und Schaffung der Luftraumstrukturen für den ihrer Zuständigkeit unterliegenden Luftraum.

TEIL B

Planungsgrundsätze

1. Unbeschadet der hoheitlichen Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und der Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen arbeiten der Netzmanager, Mitgliedstaaten, Drittländer, Luftraumnutzer, funktionale Luftraumblöcke und Flugsicherungsorganisationen als Teil funktionaler Luftraumblöcke oder einzeln unter Anwendung eines Verfahrens der kooperativen Entscheidungsfindung den Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes aus, wobei die in diesem Anhang festgelegten Grundsätze für die Luftraumauslegung angewendet werden. Der Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes hat die für den Netzmanager im Leistungssystem festgelegten Leistungsziele zu erfüllen.
2. Das Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung wird durch geeignete ständige detaillierte Arbeitsvorkehrungen unterstützt, die auf Sachverständigenebene vom Netzmanager unter Einbeziehung aller Beteiligten getroffen werden. Die Konsultationen werden mit einer Häufigkeit organisiert, die den Erfordernissen der Funktion der Auslegung des europäischen Streckennetzes entspricht.
3. Um eine angemessene Konnektivität des Plans zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes zu gewährleisten, beziehen der Netzmanager und die Mitgliedstaaten Drittländer in das Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung gemäß Artikel 22 ein. Zwischen dem Netzmanager und seinen auf Sachverständigenebene getroffenen detaillierten Arbeitsvorkehrungen zur Unterstützung der Ausarbeitung des Plans zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes einerseits und den einschlägigen Arbeitsvorkehrungen auf ICAO-Sachverständigenebene zur Abdeckung von Streckennetzverbesserungen an der Schnittstelle andererseits wird eine angemessene Zusammenarbeit gewährleistet.
4. Der Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes ist ein fortlaufender Plan, der alle erforderlichen Elemente umfasst, um sicherzustellen, dass der europäische Luftraum als eine Gesamtheit ausgelegt wird und die anwendbaren Leistungsziele erfüllt.
5. Der Plan umfasst:
 - a) gemeinsame allgemeine Grundsätze, die durch technische Spezifikationen für die Luftraumauslegung ergänzt werden;
 - b) militärische Luftraumanforderungen;
 - c) ein vereinbartes europäisches Streckennetz und, soweit praktikabel, einen Luftraum mit freier Streckenführung, die so ausgelegt sind, dass alle Nutzeranforderungen erfüllt werden, mit Einzelangaben zu allen Vorhaben von Luftraumänderungen;

- d) Regeln für die Nutzung des Streckennetzes und des Luftraums mit freier Streckenführung und deren Verfügbarkeit;
 - e) Hinweise zur empfohlenen Aufteilung in Flugverkehrskontrollsektoren zur Unterstützung der ATS-Luftraumstruktur, die von den Mitgliedstaaten auszulegen, zu beschließen und umzusetzen ist;
 - f) Leitlinien für das Luftraummanagement;
 - g) einen detaillierten Zeitplan für die Entwicklung;
 - h) den Kalender für einen gemeinsamen Veröffentlichungs- und Umsetzungszyklus mittels des Netzbetriebsplans;
 - i) einen Überblick über die gegenwärtige und zu erwartende Netzsituation, einschließlich der zu erwartenden Leistung auf der Grundlage gegenwärtiger und vereinbarter Pläne.
6. Der Netzmanager gewährleistet entsprechende Vorkehrungen für alle Tätigkeitsbereiche, um eine zivil-militärische Koordinierung im Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung zu ermöglichen.
7. Der Netzmanager, Mitgliedstaaten, funktionale Luftraumblöcke und Flugsicherungsorganisationen als Teil funktionaler Luftraumblöcke oder einzeln gewährleisten eine kohärente Integration von Vorhaben zur Luftraumauslegung, die in Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung vereinbart wurden, in den Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes.
8. Mitgliedstaaten und funktionale Luftraumblöcke gewährleisten, dass Vorhaben zur Luftraumauslegung auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke vor ihrer Umsetzung mit dem Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes kompatibel und konsistent sind und mit den davon betroffenen Staaten und dem Netzmanager koordiniert werden.
9. Daten über Änderungen an Vorhaben, die eine Kompatibilitätsprüfung erfordern und die dem Netzmanager zur Verfügung zu stellen sind, umfassen unter anderem
- a) Änderungen der Streckenausrichtung;
 - b) Änderungen der Streckenrichtung;
 - c) Änderungen des Zwecks von Strecken;
 - d) Beschreibung des Luftraums mit freier Streckenführung, einschließlich zugehöriger Nutzungsregeln;
 - e) Regeln für die Streckennutzung und Streckenverfügbarkeit;
 - f) Änderungen der vertikalen oder horizontalen Sektorgrenzen;
 - g) Hinzufügung oder Wegfall signifikanter Punkte;
 - h) Änderungen bei der grenzübergreifenden Luftraumnutzung;
 - i) Änderungen der Koordinaten signifikanter Punkte;
 - j) Änderungen betreffend die Datenübertragung;
 - k) Änderungen, die sich auf in Luftfahrthandbüchern veröffentlichte Daten auswirken und
 - l) Änderungen, die sich auf Vereinbarungen (Letters of Agreement) bezüglich der Auslegung und Nutzung des Luftraums auswirken.
10. Der Netzmanager und die Mitgliedstaaten arbeiten im Rahmen dieses Anhangs durch Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung gemeinsame Vorschläge für Abänderungen der entsprechenden ICAO-Dokumente aus. Insbesondere bei Abänderungen von ICAO-Dokumenten bezüglich Flugverkehrsstrecken über der hohen See wenden die Mitgliedstaaten die anwendbaren ICAO-Koordinierungsverfahren an.
11. Der Netzmanager, Mitgliedstaaten, Luftraumnutzer, Flughafenbetreiber, funktionale Luftraumblöcke und Flugsicherungsorganisationen als Teil funktionaler Luftraumblöcke oder einzeln unterziehen den Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes unter Anwendung des Verfahrens der kooperativen Entscheidungsfindung einer ständigen Überprüfung, um neuen oder geänderten Ansprüchen an den Luftraum Rechnung zu tragen. Eine kontinuierliche Koordinierung mit den militärischen Stellen wird gewährleistet.

TEIL C

Grundsätze für die Luftraumauslegung

1. Bei der Ausarbeitung des Plans zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes befolgen der Netzmanager, Mitgliedstaaten, Drittländer, funktionale Luftraumblöcke und Flugsicherungsorganisationen als Teil funktionaler Luftraumblöcke oder einzeln im Rahmen des Verfahrens der kooperativen Entscheidungsfindung die folgenden Grundsätze für die Luftraumauslegung:
 - a) Die Einrichtung und Konfigurierung von Luftraumstrukturen erfolgen auf der Grundlage betrieblicher Anforderungen ungeachtet der Staatsgrenzen oder Grenzen von funktionalen Luftraumblöcken oder Fluginformationsgebieten und sind nicht notwendigerweise an die Flugflächen für die Unterteilung in oberen und unteren Luftraum gebunden.
 - b) Die Auslegung von Luftraumstrukturen erfolgt in einem transparenten Verfahren, bei dem die getroffenen Entscheidungen und deren Gründe offengelegt werden, indem den Anforderungen aller Nutzer unter Abwägung der Sicherheits-, Kapazitäts- und Umweltaspekte Rechnung getragen wird und die militärischen und nationalen Sicherheitserfordernisse angemessen berücksichtigt werden.
 - c) Die gegenwärtige und prognostizierte Verkehrsnachfrage auf Netzebene und lokaler Ebene und die Leistungsziele gehen in den Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes im Hinblick auf die Erfüllung der Erfordernisse der Hauptverkehrsströme und Flughäfen ein.
 - d) Die vertikale und horizontale Konnektivität, einschließlich des Luftraums im Nahbereich und der Luftraumstruktur an der Schnittstelle, sind zu gewährleisten.
 - e) Möglichkeit zur Durchführung von Flügen entlang oder so nahe wie möglich an nutzerangefragten Strecken und Flugprofilen in der Streckenflugphase.
 - f) Entgegennahme aller Vorschläge von Beteiligten, die betriebliche Anforderungen in dem betreffenden Bereich haben, zu Luftraumstrukturen, einschließlich zu Luftraum mit freier Streckenführung, mehrfachen Streckenoptionen und CDR-Strecken, zur Bewertung und möglichen Entwicklung.
 - g) Bei der Auslegung von Luftraumstrukturen, einschließlich des Luftraums mit freier Streckenführung und von Flugverkehrskontrollsektoren, sind bestehende oder vorgeschlagene Luftraumstrukturen zu berücksichtigen, die für Tätigkeiten vorgesehen sind, die einen reservierten oder beschränkten Luftraum erfordern. Zu diesem Zweck werden nur solche Strukturen eingerichtet, die mit der Anwendung der flexiblen Luftraumnutzung im Einklang stehen. Solche Strukturen sind so weit wie möglich im gesamten europäischen Netz zu harmonisieren und konsistent zu gestalten.
 - h) Bei der Auslegung von Flugverkehrskontrollsektoren ist mit der gewünschten Strecken- oder Verkehrsflussausrichtung im Rahmen eines iterativen Verfahrens zu beginnen, das die Vereinbarkeit zwischen Strecken oder Verkehrsflüssen und Sektoren gewährleistet.
 - i) Flugverkehrskontrollsektoren sind so auszulegen, dass die Konstruktion von Sektorkonfigurationen ermöglicht wird, die die Verkehrsflüsse aufnehmen können und an eine variable Verkehrsnachfrage anpassbar und dieser angemessen sind.
 - j) Vereinbarungen über die Dienstleistung sind abzuschließen in Fällen, in denen Flugverkehrskontrollsektoren aus betrieblichen Gründen über Staatsgrenzen oder die Grenzen von funktionalen Luftraumblöcken oder Fluginformationsgebieten hinausgehen.
2. Der Netzmanager, Mitgliedstaaten, funktionale Luftraumblöcke und Flugsicherungsorganisationen als Teil funktionaler Luftraumblöcke oder einzeln gewährleisten durch das Verfahren der kooperativen Entscheidungsfindung, dass die folgenden Grundsätze bezüglich der Luftraumnutzung und des Kapazitätsmanagements angewendet werden:
 - a) Luftraumstrukturen werden so geplant, dass eine flexible und zeitnahe Luftraumnutzung und -verwaltung hinsichtlich Streckenoptionen, Verkehrsflüssen und Regelungen zur Sektorkonfiguration sowie die Konfiguration anderer Luftraumstrukturen erleichtert wird.
 - b) Luftraumstrukturen sollten die Möglichkeit zur Schaffung zusätzlicher Streckenoptionen unter Gewährleistung der Vereinbarkeit (Kapazitätsüberlegungen und Beschränkungen der Sektorauslegung) vorsehen.

TEIL D

Laufende Überwachung der erreichten Leistung auf Netzebene

1. Um regelmäßige Leistungsverbesserungen zu gewährleisten, führt der Netzmanager in enger Zusammenarbeit mit den Staaten, funktionalen Luftraumblöcken und am Betrieb Beteiligten eine regelmäßige Überprüfung der Wirksamkeit der umgesetzten Luftraumstrukturen durch.

2. Diese Überprüfung umfasst unter anderem

- a) die Entwicklung der Verkehrsnachfrage;
 - b) Kapazitäts- und Flugeffizienzleistung und entsprechende Beschränkungen auf Ebene der Staaten, der funktionalen Luftraumblöcke oder des Netzes;
 - c) Bewertung von Aspekten der Luftraumnutzung sowohl aus ziviler als auch aus militärischer Perspektive;
 - d) Bewertung der angewendeten Sektoreinteilung und Sektorkonfigurationen;
 - e) Bewertung der Integrität und Kontinuität der Luftraumstrukturen;
 - f) Unterrichtung der Kommission in Fällen, bei denen die erforderlichen Verbesserungsmaßnahmen die Kompetenzen des Netzmanagers überschreiten.
-

ANHANG II

FUNKTION DER FUNKFREQUENZVERWALTUNG

TEIL A

Anforderungen an die Durchführung der Funktion

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine kompetente Person, Behörde oder Organisation als nationalen Frequenzmanager, der dafür zuständig ist zu gewährleisten, dass Frequenzzuteilungen gemäß dieser Verordnung vorgenommen, geändert und freigegeben werden. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und dem Netzmanager Namen und Adressen dieser Personen spätestens vier Monate nach Erlass dieser Verordnung mit.
2. Der Netzmanager bearbeitet und koordiniert netzbezogene strategische Aspekte des Frequenzspektrums, die im Netzstrategieplan und Netzbetriebsplan entsprechend dokumentiert werden. Der Netzmanager unterstützt die Kommission und die Mitgliedstaaten bei der Ausarbeitung gemeinsamer Standpunkte in Luftfahrtfragen für koordinierte Beiträge der Mitgliedstaaten in internationalen Foren, insbesondere in der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post und Telekommunikation (CENT) und der Internationalen Fernmeldeunion (ITU).
3. Der Netzmanager wird auf Antrag nationaler Frequenzmanager mit der Kommission und der CENT tätig, um Angelegenheiten mit anderen Wirtschaftssektoren zu regeln.
4. Die nationalen Frequenzmanager melden dem Netzmanager Fälle von Interferenzen im Funkverkehr, die sich auf das europäische Luftfahrtnetz auswirken. Der Netzmanager verzeichnet das Auftreten solcher Vorfälle und unterstützt deren Bewertung. Der Netzmanager koordiniert auf Anfrage nationaler Frequenzmanager die Unterstützung oder stellt diese bereit, die zur Behebung oder Abmilderung solcher Fälle erforderlich ist, einschließlich Maßnahmen mit der Kommission und der CENT.
5. Der Netzmanager entwickelt und unterhält ein Zentralregister, in dem alle Daten über Funkfrequenzzuteilungen nach Nummer 14 gespeichert werden.
6. Die Mitgliedstaaten nutzen das Zentralregister zur Erfüllung ihrer administrativen Verpflichtungen zur Registrierung von Frequenzzuteilungen gegenüber der ICAO.
7. Der Netzmanager und die nationalen Frequenzmanager entwickeln Verfahren zur Frequenzverwaltung, Planungskriterien, Datensätze und Verfahren zur Optimierung der Nutzung und Belegung des Funkfrequenzspektrums durch den allgemeinen Flugverkehr weiter und verbessern diese. Der Netzmanager schlägt diese auf Antrag von Mitgliedstaaten auf regionaler Ebene vor.
8. Ist eine Frequenzzuteilung erforderlich, stellt der Antragsteller bei dem jeweiligen nationalen Frequenzmanager einen Antrag unter Angabe aller einschlägigen Daten und Gründe.
9. Die nationalen Frequenzmanager und der Netzmanager bewerten und priorisieren Frequenzanträge auf der Grundlage betrieblicher Anforderungen und vereinbarter Kriterien. Darüber hinaus werden ihre Auswirkungen auf das Netz vom Netzmanager gemeinsam mit den nationalen Frequenzmanagern ermittelt. Der Netzmanager legt solche Kriterien nach Konsultation der nationalen Frequenzmanager innerhalb von 12 Monaten nach Annahme dieser Verordnung fest und unterhält und aktualisiert sie anschließend nach Bedarf.
10. Im Fall von Auswirkungen auf das Netz ermittelt der Netzmanager geeignete Frequenzen zur Erfüllung des Antrags unter Berücksichtigung der folgenden Anforderungen:
 - a) Notwendigkeit der Bereitstellung sicherer Infrastrukturleistungen für Kommunikation, Navigation und Überwachung;
 - b) Notwendigkeit einer optimierten Nutzung der endlichen Funkfrequenzressourcen;
 - c) Notwendigkeit eines kostenwirksamen, fairen und transparenten Zugangs zum Funkfrequenzspektrum;
 - d) betriebliche Anforderungen der Antragsteller und am Betrieb Beteiligten;
 - e) prognostizierte künftige Nachfrage nach Funkfrequenzen;
 - f) Bestimmungen im ICAO-Handbuch für die europäische Frequenzverwaltung (European Frequency Management Manual).

11. Falls keine Auswirkungen auf das Netz vorliegen, ermitteln die nationalen Frequenzmanager geeignete Frequenzen zur Erfüllung des Antrags unter Berücksichtigung der Anforderungen von Nummer 10.
12. Kann einem Antrag auf Frequenzzuteilung nicht stattgegeben werden, können die nationalen Frequenzmanager beim Netzmanager beantragen, eine spezifische Frequenzsuche vorzunehmen. Um eine Lösung für die nationalen Frequenzmanager zu ermitteln, kann der Netzmanager mit Unterstützung der nationalen Frequenzmanager eine spezifische Prüfung der Frequenznutzungssituation in dem betreffenden geografischen Gebiet vornehmen.
13. Die nationalen Frequenzmanager teilen geeignete Frequenzen zu, die in Nummer 10, 11 oder 12 ermittelt wurden.
14. Die nationalen Frequenzmanager registrieren jede Zuteilung im Zentralregister unter Angabe der folgenden Informationen:
 - a) Daten gemäß der Festlegung im ICAO-Handbuch für die europäische Frequenzverwaltung (European Frequency Management Manual), einschließlich zugehöriger technischer und betrieblicher Daten;
 - b) erweiterte Datenanforderungen aufgrund Nummer 7;
 - c) eine Beschreibung der betrieblichen Nutzung der zugeteilten Frequenz;
 - d) Kontaktangaben des am Betrieb Beteiligten, der die zugeteilte Frequenz nutzt.
15. Bei Zuteilung der Frequenz an den Antragsteller erlegt der nationale Frequenzmanager Nutzungsbedingungen auf. In diesen Bedingungen ist mindestens festzulegen, dass die Frequenzzuteilung
 - a) gültig bleibt, solange die Frequenzen genutzt werden, um die vom Antragsteller angegebenen betrieblichen Anforderungen zu erfüllen;
 - b) Gegenstand einer Aufforderung zur Frequenzverlagerung sein kann und eine solche Verlagerung innerhalb einer beschränkten Frist vorzunehmen ist und
 - c) Änderungen unterliegen kann, sobald sich die vom Antragsteller angegebene betriebliche Nutzung ändert.
16. Die nationalen Frequenzmanager stellen sicher, dass erforderliche Verlagerungen, Änderungen oder Freigaben von Frequenzen innerhalb der vereinbarten Fristen erfolgen und das Zentralregister entsprechend aktualisiert wird. Die nationalen Frequenzmanager teilen dem Netzmanager entsprechende Begründungen mit, wenn diese Maßnahmen nicht erfolgen können.
17. Die nationalen Frequenzmanager stellen sicher, dass die betrieblichen, technischen und administrativen Einzelangaben, auf die in Nummer 14 Bezug genommen wird, bezüglich aller im europäischen Luftfahrtnetz genutzten Frequenzzuteilungen spätestens bis zum 31. Dezember 2011 im Zentralregister verfügbar gemacht werden.
18. Der Netzmanager und die nationalen Frequenzmanager führen Überwachungen und Bewertungen der Luftfahrtfrequenzbänder und Frequenzzuteilungen auf der Grundlage transparenter Verfahren durch, um deren ordnungsgemäße und effiziente Nutzung zu gewährleisten. Der Netzmanager richtet solche Verfahren nach Konsultation der nationalen Frequenzmanager innerhalb von 12 Monaten nach Erlass dieser Verordnung ein und unterhält und aktualisiert sie anschließend nach Bedarf. Insbesondere ermittelt der Netzmanager Diskrepanzen zwischen dem Zentralregister, dem betrieblichen Zweck und der tatsächlichen Nutzung zugeteilter Frequenzen. Der Netzmanager teilt dem nationalen Frequenzmanager solche Diskrepanzen, die innerhalb einer vereinbarten Frist zu beheben sind, mit.
19. Der Netzmanager gewährleistet die Verfügbarkeit gemeinsamer Instrumente zur Unterstützung der zentralen und nationalen Planung, Koordinierung, Registrierung, Audit-Prüfung und Optimierung. Insbesondere sind Instrumente zu entwickeln für die Unterstützung der Analyse der Zentralregisterdaten, um die Effizienz der Funktion zu überwachen und das Verfahren der Frequenzoptimierung nach Nummer 7 zu gestalten und umzusetzen.

TEIL B

Anforderungen an die Organisation der Funktion

1. Die kooperative Entscheidungsfindung zwischen nationalen Frequenzmanagern und dem Netzmanager beruht auf Vereinbarungen, die der Zustimmung durch das Netzmanagementgremium gemäß Artikel 16 dieser Verordnung unterliegen, nach positiver Stellungnahme des Ausschusses über den einheitlichen Luftraum gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004.

2. Besteht bezüglich der in Nummer 1 von Teil B dieses Anhangs genannten Vereinbarungen Uneinigkeit, legen der Netzmanager oder die betreffenden Mitgliedstaaten die Angelegenheit der Kommission zur Bearbeitung vor. Die Kommission geht gemäß dem Verfahren nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vor.
 3. In den Vereinbarungen ist mindestens Folgendes festzulegen:
 - a) die Kriterien für betriebliche Anforderungen und deren Priorisierung;
 - b) Mindestfristen für die Koordinierung neuer oder geänderter Funkfrequenzuteilungen;
 - c) Mechanismen, mit denen gewährleistet wird, dass die einschlägigen für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele vom Netzmanager und den nationalen Frequenzmanagern erfüllt werden;
 - d) dass erweiterte Verfahren, Kriterien und Prozesse der Frequenzverwaltung solche von anderen Ländern im Zusammenhang mit regionalen ICAO-Verfahren angewandte Verfahren, Kriterien und Prozesse nicht beeinträchtigen;
 - e) Anforderungen, mit denen gewährleistet wird, dass entsprechende Konsultationen zu neuen oder geänderten Managementvorkehrungen von den Mitgliedstaaten mit allen betroffenen Beteiligten auf nationaler und europäischer Ebene durchgeführt werden.
 4. Die Ausgangsvorkehrungen zur Koordinierung von Funkfrequenzen müssen mit den bestehenden vollständig vereinbar sein. Eine Weiterentwicklung dieser Vorkehrungen ist in Zusammenarbeit mit den nationalen Frequenzmanagern festzulegen und hat Overheads so weit wie möglich zu verringern.
 5. Die Koordinierung der strategischen und taktischen Nutzung von Funkfrequenzen mit Nachbarländern, die nicht an den Arbeiten des Netzmanagers beteiligt sind, ist im Rahmen von regionalen ICAO-Arbeitsvereinbarungen vorzunehmen. Dies erfolgt im Hinblick darauf, den Zugang von Nachbarländern zu den Diensten des Netzmanagers zu ermöglichen.
 6. Der Netzmanager und nationale Frequenzmanager vereinbaren für die Funktion insgesamt geltende Prioritäten für die Verbesserung der Auslegung und des Betriebs des europäischen Luftfahrtnetzes. Diese Prioritäten sind in Form eines Frequenz-Teils des Netzstrategieplans und des Netzbetriebsplans zu dokumentieren, zu dem die Beteiligten zu konsultieren sind. Insbesondere können bei der Priorisierung bestimmte Frequenzbänder, Gebiete und Dienste in Betracht gezogen werden.
 7. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Nutzung von Luftfahrtfrequenzbändern durch militärische Nutzer mit den nationalen Frequenzmanagern und dem Netzmanager ordnungsgemäß koordiniert wird.
-

ANHANG III

FUNKTION DER TRANSPONDERCODE-VERWALTUNG

TEIL A

Anforderungen an die Funktion der Transpondercode-Verwaltung

1. Ziele dieser Funktion sind:
 - a) die Verbesserung der Robustheit des Codezuteilungsverfahrens durch Zuweisung eindeutiger Aufgaben und Zuständigkeiten an alle Beteiligten, wobei die Netzleistung insgesamt im Mittelpunkt der Entscheidungen über Codezuteilungen steht;
 - b) die Schaffung einer erhöhten Transparenz der Codezuteilungen und der tatsächlichen Codenutzung, was eine bessere Bewertung der Netzeffizienz insgesamt ermöglicht;
 - c) durch Festlegung in Vorschriften die Schaffung einer Regulierungsgrundlage für eine bessere Durchsetzung und Aufsicht.
2. SSR-Transpondercodes werden den Mitgliedstaaten und den Flugsicherungsorganisationen vom Netzmanager auf eine Weise zugeteilt, die ihre sichere und effiziente Verteilung unter Berücksichtigung folgender Kriterien optimiert:
 - a) die betrieblichen Anforderungen aller am Betrieb Beteiligten;
 - b) das tatsächliche und prognostizierte Flugverkehrsaufkommen und
 - c) die vorgeschriebene Nutzung von SSR-Transpondercodes im Einklang mit einschlägigen Vorschriften des regionalen ICAO-Flug navigationsplans für die Region Europa (ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document) und zugehörigen Leitlinien.
3. Eine Liste der SSR-Transpondercode-Zuteilungen, die die Zuteilung der SSR-Codes vollständig und dem aktuellen Stand entsprechend in dem Luftraum gemäß Artikel 1 Absatz 3 wiedergibt, wird den Mitgliedstaaten, Flugsicherungsorganisationen und Drittländern vom Netzmanager jederzeit zur Verfügung gestellt.
4. Ein förmlicher Prozess zur Ermittlung, Bewertung und Koordinierung der Anforderungen an die Zuteilung von SSR-Transpondercodes wird vom Netzmanager eingerichtet, wobei alle erforderlichen zivilen und militärischen Nutzungen von SSR-Transpondercodes zu berücksichtigen sind.
5. Der in Nummer 4 festgelegte förmliche Prozess umfasst mindestens einschlägige vereinbarte Verfahren, Fristen und Leistungsziele für den Abschluss folgender Tätigkeiten:
 - a) Vorlage von Anträgen auf Zuteilung von SSR-Transpondercodes;
 - b) Bewertung von Anträgen auf Zuteilung von SSR-Transpondercodes;
 - c) Koordinierung vorgeschlagener Änderungen von Zuteilungen von SSR-Transpondercodes mit Mitgliedstaaten und Drittländern gemäß den in Teil B d festgelegten Anforderungen;
 - d) regelmäßige Audit-Prüfung der Zuteilungen und des Bedarfs an SSR-Transpondercodes im Hinblick auf die Optimierung der Situation, einschließlich einer Neuzuteilung bestehender Code-Zuteilungen;
 - e) regelmäßige Änderung, Genehmigung und Verteilung der Gesamtliste der Zuteilungen von SSR-Transpondercodes gemäß der Festlegung nach Nummer 3;
 - f) Mitteilung, Bewertung und Lösung ungeplanter Konflikte zwischen Zuteilungen von SSR-Transpondercodes;
 - g) Mitteilung, Bewertung und Lösung falscher Zuteilungen von SSR-Transpondercodes, die bei Prüfung beibehaltener Codes erkannt werden;
 - h) Mitteilung, Bewertung und Lösung ungeplanter Lücken bei Zuteilungen von SSR-Transpondercodes;
 - i) Bereitstellung von Daten und Informationen gemäß den in Teil C festgelegten Anforderungen.

6. Im Rahmen des in Nummer 4 festgelegten Prozesses gestellte Anträge auf Zuteilung von SSR-Transpondercodes werden vom Netzmanager auf Einhaltung der Anforderungen des Prozesses bezüglich Format und Datenkonventionen, Vollständigkeit, Genauigkeit, Zeitnähe und Begründung geprüft.
7. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass SSR-Transpondercodes Luftfahrzeugen im Einklang mit der Liste der SSR-Transpondercode-Zuteilungen nach Nummer 3 zugeteilt werden.
8. Ein zentrales System für die Zuweisung und Verwaltung von SSR-Transpondercodes, mit dem SSR-Transpondercodes für den allgemeinen Flugverkehr automatisch zugewiesen werden, kann vom Netzmanager im Auftrag der Mitgliedstaaten und Flugsicherungsorganisationen betrieben werden.
9. Verfahren und Instrumente für die regelmäßige Evaluierung und Bewertung der tatsächlichen Nutzung von SSR-Transpondercodes durch die Mitgliedstaaten und Flugsicherungsorganisationen werden vom Netzmanager umgesetzt.
10. Pläne und Verfahren werden zwischen dem Netzmanager, den Mitgliedstaaten und Flugsicherungsorganisationen vereinbart, um die regelmäßige Analyse und Ermittlung künftiger Anforderungen bezüglich SSR-Transpondercodes zu unterstützen. Diese Analyse umfasst auch die Ermittlung möglicher Auswirkungen auf die Leistung, die sich aus prognostizierten Lücken bei der Zuteilung von SSR-Transpondercodes ergeben.
11. Es werden Betriebshandbücher ausgearbeitet und gepflegt, die die zur Durchführung der Netzfunktion gemäß den Anforderungen dieser Verordnung notwendigen Anweisungen und Informationen enthalten. Diese Betriebshandbücher sind im Einklang mit den entsprechenden Prozessen des Qualitäts- und Dokumentationsmanagements zu verteilen und zu pflegen.

TEIL B

Anforderungen an den spezifischen Konsultationsmechanismus

1. Der Netzmanager richtet einen besonderen Mechanismus für die Koordinierung und Konsultation zu detaillierten Vorkehrungen für die SSR-Transpondercode-Zuteilung ein, der
 - a) gewährleistet, dass den Auswirkungen der Nutzung von SSR-Transpondercodes in Drittländern Rechnung getragen wird durch Beteiligung an den Arbeitsvorkehrungen für die SSR-Transpondercode-Verwaltung, die in den einschlägigen Bestimmungen des regionalen ICAO-Flug navigationsplans für die Region Europa (ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document) festgelegt sind;
 - b) gewährleistet, dass die Liste der SSR-Transpondercode-Zuteilungen nach Nummer 3 von Teil A mit dem Code-Verwaltungsplan vereinbar ist, der in den einschlägigen Bestimmungen des regionalen ICAO-Flug navigationsplans für die Region Europa (ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document) festgelegt ist;
 - c) Anforderungen festlegt, mit denen sichergestellt wird, dass entsprechende Konsultationen zu neuen oder geänderten Vorkehrungen für die SSR-Transpondercode-Verwaltung mit den betroffenen Mitgliedstaaten durchgeführt werden;
 - d) Anforderungen festlegt, mit denen sichergestellt wird, dass entsprechende Konsultationen zu neuen oder geänderten Vorkehrungen für die SSR-Transpondercode-Verwaltung von den Mitgliedstaaten mit allen betroffenen Beteiligten auf nationaler Ebene durchgeführt werden;
 - e) gewährleistet, dass die Koordinierung mit Drittländern zur strategischen und taktischen Nutzung von SSR-Transpondercodes durch Arbeitsvorkehrungen für die SSR-Transpondercode-Verwaltung erfolgt, die in den einschlägigen Bestimmungen des regionalen ICAO-Flug navigationsplans für die Region Europa (ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document) festgelegt sind;
 - f) Mindestfristen für die Koordinierung und Konsultation zu vorgeschlagenen neuen oder geänderten SSR-Transpondercode-Zuteilungen festlegt;
 - g) gewährleistet, dass Änderungen der Liste der SSR-Transpondercode-Zuteilungen der Genehmigung derjenigen Mitgliedstaaten unterliegen, die von der Änderung betroffen sind;
 - h) Anforderungen festlegt, mit denen sichergestellt wird, dass Änderungen der Liste der SSR-Transpondercode-Zuteilungen allen Beteiligten unverzüglich nach deren Genehmigung mitgeteilt werden, unbeschadet der nationalen Verfahren für die Übermittlung von Informationen über die Nutzung von SSR-Transpondercodes durch militärische Stellen.
2. Der Netzmanager gewährleistet in Abstimmung mit den nationalen militärischen Stellen, dass die notwendigen Maßnahmen ergriffen werden, mit denen sichergestellt wird, dass die Zuteilung und Nutzung von SSR-Transpondercodes für den militärischen Bedarf die Sicherheit oder den effizienten Verkehrsfluss des allgemeinen Flugverkehrs nicht beeinträchtigt.

TEIL C

Anforderungen an die Bereitstellung von Daten

1. Anträge bezüglich neuer oder geänderter SSR-Transpondercode-Zuteilungen müssen die Anforderungen an die Format- und Datenkonventionen, Vollständigkeit, Genauigkeit, Zeitnähe und Begründung erfüllen, die für den nach Nummer 4 von Teil A festgelegten Prozess gelten.
 2. Die folgenden Daten und Informationen sind dem Netzmanager von den Mitgliedstaaten nach Bedarf innerhalb der vereinbarten, vom Netzmanager zur Unterstützung der Erbringung der Netzfunktion für SSR-Transpondercodes festgelegten Fristen bereitzustellen:
 - a) eine aktuelle Aufzeichnung der Zuteilung und Nutzung aller SSR-Transpondercodes in ihrem Zuständigkeitsbereich, vorbehaltlich Sicherheitsbeschränkungen in Bezug auf die vollständige Offenlegung spezifischer militärischer Code-Zuteilungen, die nicht für den allgemeinen Flugverkehr genutzt werden;
 - b) Nachweis, dass die vorhandenen und beantragten SSR-Transpondercode-Zuteilungen das notwendige Minimum für die Erfüllung betrieblicher Anforderungen darstellen;
 - c) Einzelheiten zu SSR-Transpondercode-Zuteilungen, die nicht mehr betrieblich erforderlich sind und für die Neuzuteilung im Netz freigegeben werden können;
 - d) Meldungen zu etwaigen tatsächlichen ungeplanten Lücken bei SSR-Transpondercode-Zuteilungen;
 - e) Einzelheiten zu Änderungen bei der Installationsplanung oder beim Betriebsstatus von Systemen oder Komponenten, die sich auf die Zuteilung von SSR-Transpondercodes zu Flügen auswirken können.
 3. Die folgenden Daten und Informationen sind dem Netzmanager von Flugsicherungsorganisationen nach Bedarf innerhalb der vereinbarten, vom Netzmanager zur Unterstützung der Erbringung der Netzfunktion für SSR-Transpondercodes festgelegten Fristen bereitzustellen:
 - a) korrelierte Positionsmeldungen des erweiterten taktischen Verkehrsflussmanagementsystems, die SSR-Transpondercode-Zuteilungen für den allgemeinen Flugverkehr zur Durchführung von Flügen nach Instrumentenflugregeln enthalten;
 - b) Meldungen zu etwaigen tatsächlichen ungeplanten Konflikten oder Gefahren, die durch eine tatsächliche betriebliche SSR-Transpondercode-Zuteilung verursacht wurden, einschließlich Angaben dazu, wie der Konflikt gelöst wurde.
 4. Bei Antworten der Mitgliedstaaten und Flugsicherungsorganisationen auf die Koordinierung vorgeschlagener Änderungen zu SSR-Transpondercode-Zuteilungen und Aktualisierungen der Liste von SSR-Transpondercode-Zuteilungen ist mindestens
 - a) anzugeben, ob Konflikte zwischen SSR-Transpondercode-Zuteilungen oder entsprechende Gefahren vorherzusehen sind;
 - b) zu bestätigen, ob betriebliche Anforderungen oder die Effizienz beeinträchtigt werden;
 - c) zu bestätigen, dass Änderungen der SSR-Transpondercode-Zuteilungen innerhalb der vorgeschriebenen Fristen durchgeführt werden können.
-

ANHANG IV

MUSTER DES NETZSTRATEGIEPLANS

Dem Netzstrategieplan ist die folgende Struktur zugrunde zu legen:

1. EINLEITUNG**1.1. Anwendungsbereich des Netzstrategieplans (geografisch und zeitlich)****1.2. Ausarbeitung des Plans und Validierungsprozess****2. GESAMTZUSAMMENHANG UND ANFORDERUNGEN****2.1. Darlegung der derzeitigen und geplanten Netzsituation, einschließlich Auslegung des europäischen Streckennetzes (ERND), Verkehrsflussregelung (ATFM), Flughäfen und knappen Ressourcen****2.2. Herausforderungen und Chancen in Bezug auf die Laufzeit des Plans (einschließlich Verkehrsnachfrage-Prognose und weltweite Entwicklung)****2.3. Leistungsziele und geschäftliche Anforderungen, wie sie durch die verschiedenen Beteiligten und die für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele zum Ausdruck gebracht werden****3. STRATEGISCHE SICHT****3.1. Darlegung, wie sich das Netz strategisch fortentwickeln wird, um erfolgreich auf die Leistungsziele und geschäftlichen Anforderungen zu reagieren****3.2. Einhaltung des Leistungssystems****3.3. Einhaltung des europäischen ATM-Masterplans****4. STRATEGISCHE ZIELE****4.1. Darlegung der strategischen Ziele des Netzes:**

- einschließlich kooperativer Aspekte der teilnehmenden am Betrieb Beteiligten bezüglich Aufgaben und Zuständigkeiten;
- Angaben, inwieweit die strategischen Ziele den Anforderungen entsprechen;
- Angaben, wie Fortschritte bei der Erreichung dieser Ziele gemessen werden;
- Angaben, wie sich die strategischen Ziele auf die Branche und andere betroffene Bereiche auswirken.

5. LEISTUNGSPLANUNG

Dem Leistungsplan ist die folgende Struktur zugrunde zu legen:

1. Einleitung**1.1. Darlegung der Situation (Anwendungsbereich des Plans, abgedeckte Funktionen usw.)****1.2. Beschreibung des makroökonomischen Szenarios für den Bezugszeitraum einschließlich globaler Annahmen (Verkehrsprognose usw.)****1.3. Beschreibung des Ergebnisses der Konsultation der Beteiligten zur Ausarbeitung des Leistungsplans (von den Beteiligten angesprochene Hauptpunkte und wenn möglich vereinbarte Kompromisse)****2. Leistungsziele auf Ebene des Netzmanagers****2.1. Leistungsziele in jedem einschlägigen wesentlichen Leistungsbereich, unter Bezugnahme auf jeden wesentlichen Leistungsindikator, für den gesamten Bezugszeitraum, wobei zur Überwachung und Anreizsetzung Jahreswerte zu verwenden sind****2.2. Darlegung und Erläuterung des Beitrags und der Auswirkungen der Leistungsziele für den Netzmanager auf die für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele**

3. Beitrag jeder Funktion
 - 3.1. Individuelle Leistungsziele für jede Funktion (ATFM, ERND, SSR-Transpondercodes, Frequenzen)
4. Militärische Dimension
 - 4.1. Darlegung der zivil-militärischen Dimension des Plans mit einer Beschreibung der Leistung bei flexibler Luft-raumnutzung, um die Kapazität unter Berücksichtigung der Effektivität militärischer Einsätze und gegebenenfalls einschlägiger Leistungsindikatoren und Ziele im Einklang mit den Indikatoren und Zielen des Leistungsplans zu erhöhen
5. Sensitivitätsanalyse und Vergleich mit dem vorhergehenden Leistungsplan
 - 5.1. Sensitivität gegenüber externen Annahmen
 - 5.2. Vergleich mit dem vorhergehenden Leistungsplan
6. Durchführung des Leistungsplans
 - 6.1. Beschreibung der vom Netzmanagementgremium ergriffenen Maßnahmen zur Erreichung der Leistungsziele, wie
 - Überwachungsmechanismen, mit denen sichergestellt wird, dass die Sicherheitstätigkeiten und Geschäftspläne durchgeführt werden;
 - Maßnahmen zur Überwachung der Durchführung der Leistungspläne und zur entsprechenden Berichterstattung, einschließlich der Vorgehensweise bei Nichterreichen der Ziele während des Bezugszeitraums.
6. STRATEGISCHE PLANUNG
 - 6.1. Darlegung der kurz-/mittelfristigen Planung:
 - Prioritäten für jedes strategische Ziel;
 - Umsetzung jedes strategischen Ziels bezüglich des erforderlichen Technologieeinsatzes, Auswirkungen auf die Architektur, menschliche Aspekte, verursachte Kosten, Nutzeffekte sowie notwendige Leitungsstrukturen, Mittel und Regulierungsmaßnahmen;
 - erforderliche Einbeziehung der am Betrieb Beteiligten bezüglich jedes Elements des Plans, einschließlich ihrer Aufgaben und Zuständigkeiten;
 - das vereinbarte Niveau der Beteiligung des Netzmanagers zur Unterstützung der Umsetzung jedes Elements des Plans für jede einzelne Funktion.
 - 6.2. Darlegung der langfristigen Planung:
 - Absicht zur Erreichung jedes strategischen Ziels bezüglich der erforderlichen Technologie und damit zusammenhängender FuE-Aspekte, Auswirkungen auf die Architektur, menschliche Aspekte, Geschäftsplan, erforderliche Leitungsstruktur und erforderliche Regulierungsmaßnahmen sowie die zugehörige Begründung dieser Investitionen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit;
 - erforderliche Einbeziehung der am Betrieb Beteiligten bezüglich jedes Elements des Plans, einschließlich ihrer Aufgaben und Zuständigkeiten.
7. RISIKOBEWERTUNG
 - 7.1. Darlegung der Risiken, die mit der Umsetzung des Plans verbunden sind
 - 7.2. Darlegung des Überwachungsprozesses (einschließlich möglicher Abweichung von den ursprünglichen Zielen)
8. EMPFEHLUNGEN
 - 8.1. Angabe der Maßnahmen, die von der Union und den Mitgliedstaaten zu ergreifen sind, um die Umsetzung des Plans zu unterstützen

ANHANG V

MUSTER DES NETZBETRIEBSPLANS

Dem Netzbetriebsplan ist die folgende allgemeine Struktur zugrunde zu legen (die hinsichtlich der verschiedenen individuellen Funktionen und des Zeithorizonts des Netzbetriebsplans anzupassen ist, um der fortlaufenden Planung und den Planungszeiträumen von drei bis fünf Jahren sowie den jährlichen, saisonalen, wöchentlichen und täglichen Planungszeiträumen Rechnung zu tragen):

1. EINLEITUNG
 - 1.1. Anwendungsbereich des Netzbetriebsplans (geografisch und zeitlich)
 - 1.2. Ausarbeitung des Plans und Validierungsprozess
2. DARLEGUNG DES NETZBETRIEBSPLANS UND DER BETRIEBLICHEN ZIELE
 - einschließlich kollaborativer Aspekte der teilnehmenden am Betrieb Beteiligten bezüglich Aufgaben und Zuständigkeiten,
 - Angaben, wie die betrieblichen Ziele in den taktischen, prätaktischen, kurzfristigen und mittelfristigen Phasen des Netzbetriebsplans und anderer Leistungsziele, die gemäß der Verordnung über das Leistungssystem festgelegt sind, abgedeckt werden,
 - gesetzte Prioritäten und erforderliche Mittel für den Planungszeitraum,
 - Angaben zu den Auswirkungen auf den Flugverkehrsmanagementsektor und andere betroffene Bereiche.
3. PLANUNGSPROZESS FÜR DEN NETZBETRIEB INSGESAMT
 - Darlegung des Planungsprozesses für den Netzbetrieb insgesamt,
 - Darlegung, wie der Netzbetriebsplan strategisch weiterentwickelt wird, um die Anforderungen an die betrieblichen Leistungen und andere im Rahmen der Verordnung über das Leistungssystem festgelegte Leistungsziele zu erfüllen,
 - eine Beschreibung der verwendeten Instrumente und Daten.
4. GESAMTZUSAMMENHANG UND BETRIEBLICHE ANFORDERUNGEN
 - 4.1. Zusammenfassende Darlegung der Betriebsleistung des Netzes in der Vergangenheit
 - 4.2. Herausforderungen und Chancen in Bezug auf die Laufzeit des Plans
 - 4.3. Prognostizierter Netzverkehr gemäß den Anlagen 1 und 2, einschließlich
 - Netzprognosen,
 - Prognosen der Flugsicherungsorganisationen, funktionalen Luftraumblocke und Bezirkskontrollstellen,
 - Prognosen der Großflughäfen,
 - Analyse der Verkehrsprognosen, einschließlich einer Bandbreite von Szenarien,
 - Analyse der Auswirkungen besonderer Ereignisse.
 - 4.4. Anforderungen an die betriebliche Leistung des Netzes, einschließlich
 - Anforderungen an die Netzkapazität insgesamt.
 - Kapazitätsanforderungen der Flugsicherungsorganisationen, funktionalen Luftraumblocke und Bezirkskontrollstellen.
 - Flughafenkapazität,
 - Analyse der Kapazitätsanforderungen
 - Anforderungen an die Umwelt-/Flugeffizienz des Netzes insgesamt,
 - Anforderungen an die Netzsicherheit insgesamt,
 - Notfallanforderungen und Kontinuität von Diensten, die das Netz betreffen.
 - 4.5. Betriebliche Erfordernisse nach Angaben der verschiedenen Beteiligten, einschließlich des Militärs
5. PLÄNE ZUR STEIGERUNG DER BETRIEBLICHEN LEISTUNG DES NETZES UND MASSNAHMEN AUF NETZEBENE
 - Darlegung der Pläne und Maßnahmen, deren Durchführung auf Netzebene vorgesehen ist, einschließlich in Bezug auf Luftraum, knappe Ressourcen und ATFM,
 - Darlegung der Beiträge zur betrieblichen Leistung durch jeden Plan und jede Maßnahme.

6. PLÄNE ZUR STEIGERUNG DER BETRIEBLICHEN LEISTUNG DES NETZES UND MASSNAHMEN AUF LOKALER EBENE
 - einschließlich Darlegungen jedes Plans und jeder Maßnahme, deren Durchführung auf lokaler Ebene vorgesehen ist,
 - Darlegung der Beiträge zur betrieblichen Leistung durch jeden Plan und jede Maßnahme,
 - Darlegung der Beziehungen zu Drittländern und der Arbeiten im Zusammenhang mit der ICAO.
 7. BESONDERE EREIGNISSE
 - Überblick über besondere Ereignisse mit wesentlichen Auswirkungen auf das Flugverkehrsmanagement,
 - individuelle besondere Ereignisse und deren Handhabung aus Netzperspektive,
 - militärische Großübungen.
 8. MILITÄRISCHE LUFTRAUMANFORDERUNGEN
 - 8.1. Militärische Erbringer von Flugverkehrsmanagementdiensten, die für Gebiete mit reserviertem oder getrenntem Luftraum zuständig sind, tauschen mit dem Netzmanager über die relevante Luftraummanagementzelle (AMC) die folgenden Informationen gemäß nationalen Vorschriften aus:
 - Luftraumverfügbarkeit: standardmäßige Tage/Zeiten der Verfügbarkeit von reserviertem Luftraum,
 - Ad-hoc-Anfragen für die ungeplante Nutzung von reserviertem Luftraum,
 - Freigabe von reserviertem Luftraum für die zivile Nutzung, wann immer der reservierte Luftraum nicht benötigt wird, mit möglichst frühzeitiger Ankündigung.
 9. KONSOLIDIERTE PROGNOSE UND ANALYSE DER BETRIEBLICHEN LEISTUNG DES NETZES
 - Ziele und Prognosen des Netzes, der Flugsicherungsorganisationen, funktionalen Luftraumblöcke und Bezirkskontrollstellen bezüglich ATM-Verspätungen und Kapazität,
 - betriebliche Leistung der Flughäfen,
 - Leistungsziel und Prognose für die Umwelt-/Flugeffizienz des Netzes,
 - Auswirkungen besonderer Ereignisse,
 - Analyse der Ziele und der Prognose für die betriebliche Leistung.
 10. ANGABE BETRIEBLICHER ENGPASSBEREICHE UND LÖSUNGEN ZU DEREN ABMILDERUNG AUF NETZEBENE UND LOKALER EBENE
 - Angabe betrieblicher Engpässe (Sicherheit, Kapazität, Flugeffizienz) und möglicher Engpässe und ihrer Ursachen sowie der vereinbarten Lösungen oder Maßnahmen zur Abmilderung, einschließlich Optionen zum Ausgleich von Nachfrage und Kapazität (Demand Capacity Balancing, DCB).
-

*Anlage 1***Bezirkskontrollstellen (ACC)**

Im Netzbetriebsplan ist für jede Bezirkskontrollstelle eine detaillierte Beschreibung aller Bereiche zu geben und bezüglich dieser Folgendes darzulegen: geplante Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Leistung, Aussichten für die Planperiode, Verkehrsprognose, Verspätungsziele und -prognose, wesentliche Ereignisse, die sich auf den Verkehr auswirken können, betriebliche Kontakte.

Der Netzmanager gibt für jede Bezirkskontrollstelle Folgendes an:

- Verkehrsprognose,
- Analyse der derzeitigen betrieblichen Leistung,
- quantifizierte Bewertung der erreichten Kapazität (Kapazitäts-Basiswert),
- quantifizierte Bewertung der erforderlichen Kapazität für verschiedene Szenarien der Verkehrsentwicklung (erforderliches Kapazitätsprofil),
- quantifizierte Bewertung der geplanten Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Leistung auf Ebene der Bezirkskontrollstelle wie mit den Flugsicherungsorganisationen vereinbart,
- Verspätungsziel und Prognose,
- Analyse der erwarteten betrieblichen Leistung (Sicherheit, Kapazität, Umwelt).

Jede Flugsicherungsorganisation stellt dem Netzmanager die folgenden Informationen bereit, die in die Beschreibung der einzelnen Bezirkskontrollstellen aufgenommen werden:

- lokales Verspätungsziel,
 - Bewertung/Bestätigung der Verkehrsprognose unter Berücksichtigung der lokalen Kenntnisse,
 - Zahl der verfügbaren Sektoren: Sektorkonfiguration/Öffnungsregelung je Saison/Wochentag/Tageszeit,
 - Kapazitäten/Überwachungswerte für jeden Sektor/Verkehrsvolumen je Konfiguration/Öffnungsregelung,
 - geplante oder bekannte besondere Ereignisse, einschließlich Daten/Zeiten und damit zusammenhängende Auswirkungen auf die betriebliche Leistung,
 - Einzelheiten der geplanten Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Leistung, deren Umsetzungszeitplan und damit zusammenhängende positive/negative Auswirkungen auf die Kapazität und/oder Effizienz,
 - Einzelheiten vorgeschlagener und bestätigter Änderungen der Luftraumstruktur und -nutzung,
 - zusätzliche Maßnahmen wie mit dem Netzmanager vereinbart,
 - betriebliche Kontakte der Bezirkskontrollstelle.
-

*Anlage 2***Flughäfen**

Im Netzbetriebsplan ist für die europäischen Großflughäfen eine detaillierte Beschreibung aller Bereiche zu geben und bezüglich dieser Folgendes darzulegen: geplante Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Leistung, Aussichten für die Planperiode, Verkehrs- und Verspätungsprognose, wesentliche Ereignisse, die sich auf den Verkehr auswirken können, betriebliche Kontakte.

Der Netzmanager gibt für jeden Großflughafen Folgendes an:

- Verkehrsprognose,
- Analyse der erwarteten betrieblichen Leistung (Sicherheit, Kapazität, Umwelt).

Jeder im Netzbetriebsplan enthaltene Flughafen stellt dem Netzmanager die folgenden Informationen bereit, die in die Beschreibung der einzelnen Flughäfen aufgenommen werden:

- Bewertung/Bestätigung der Verkehrsprognose unter Berücksichtigung der lokalen Kenntnisse,
 - Start- und Landebahn-Kapazität für jede Start- und Landebahn-Konfiguration, derzeitige und prognostizierte Starts und Landungen,
 - Kapazitätsspezifikation für die Nachtzeiten und deren Dauer, wo anwendbar,
 - Einzelheiten der geplanten Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Leistung, deren Umsetzungszeitplan und damit zusammenhängende positive/negative Auswirkungen auf die Kapazität und/oder Effizienz,
 - geplante oder bekannte besondere Ereignisse, einschließlich Daten/Zeiten und damit zusammenhängende Auswirkungen auf die betriebliche Leistung,
 - andere geplante Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung,
 - zusätzliche Maßnahmen wie mit dem Netzmanager vereinbart.
-

ANHANG VI

ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN AN DIE NETZFUNKTIONEN**1. ORGANISATIONSSTRUKTUR**

Der Netzmanager richtet seine Organisation ein und verwaltet sie unter Zugrundelegung einer Struktur, die die Sicherheit der Netzfunktionen unterstützt.

In der Organisationsstruktur sind festzulegen:

- a) Befugnisse, Pflichten und Zuständigkeiten der benannten Stelleninhaber, insbesondere des für Funktionen im Zusammenhang mit Sicherheit, Qualität, Gefahrenabwehr und Personal zuständigen Managementpersonals;
- b) Beziehung und Unterstellungsverhältnisse zwischen verschiedenen Teilen und Prozessen der Organisation.

2. SICHERHEIT

Der Netzmanager muss über ein Sicherheitsmanagementsystem verfügen, das alle von ihm durchgeführten Netzfunktionen abdeckt und den folgenden Grundsätzen entspricht. Es

- a) legt die insgesamt angewandten Philosophien und Grundsätze der Organisation in Bezug auf die Sicherheit so dar, dass die Erfordernisse der betreffenden Beteiligten so weit wie möglich erfüllt werden (Sicherheitspolitik);
- b) richtet eine Funktion zur Überwachung der Einhaltung ein, die Verfahren umfasst, mit denen überprüft werden kann, dass alle Funktionen gemäß den anwendbaren Anforderungen, Standards und Verfahren durchgeführt werden. Die Überwachung der Einhaltung umfasst ein System zur Rückmeldung von Feststellungen an das zuständige Managementpersonal, um gegebenenfalls eine wirksame und zeitnahe Umsetzung von Abhilfemaßnahmen zu gewährleisten;
- c) erbringt Nachweise für das Funktionieren des Managementsystems durch Handbücher und Überwachungsunterlagen;
- d) ernennt Managementvertreter, die die Einhaltung von Verfahren zur Gewährleistung sicherer und effizienter Betriebspraktiken und die Angemessenheit dieser Verfahren überwachen;
- e) führt Überprüfungen des eingerichteten Managementsystems und gegebenenfalls von Abhilfemaßnahmen durch;
- f) verwaltet die Sicherheit aller Netzfunktionen, die ihm zugeordnet sind. Dabei richtet es förmliche Schnittstellen zu allen relevanten Beteiligten ein, um in der Lage zu sein, die von seinen Tätigkeiten ausgehenden Luftfahrtrisiken zu ermitteln, zu bewerten und sie in angemessener Weise zu beherrschen;
- g) umfasst Verfahren für das Sicherheitsmanagement bei Einführung neuer funktionaler Systeme oder der Änderung bestehender funktionaler Systeme.

3. GEFAHRENABWEHR

Der Netzmanager muss über ein Gefahrenabwehrmanagementsystem verfügen, das alle von ihm durchgeführten Netzfunktionen abdeckt und den folgenden Grundsätzen entspricht. Es

- a) gewährleistet die Sicherheit seiner Einrichtungen und seines Personals, um unrechtmäßige Eingriffe zu verhindern, die die Sicherheit der von ihm durchgeführten Netzfunktionen beeinträchtigen könnten;
- b) gewährleistet die Sicherheit der Betriebsdaten, die er erhält oder erzeugt oder auf sonstige Weise nutzt, sodass der Zugang dazu auf Befugte beschränkt ist;
- c) legt die Verfahren zur Bewertung des Gefährdungsrisikos und dessen Minderung sowie zur Überwachung und Verbesserung der Gefahrenabwehr, für Gefahrenabwehr-Überprüfungen und die Verbreitung der daraus gezogenen Lehren fest;
- d) legt die zur Erkennung von Sicherheitsmängeln und zur Alarmierung des Personals durch geeignete Sicherheitswarnungen vorgesehenen Mittel fest;
- e) legt die Mittel zur Eindämmung der Auswirkungen von Sicherheitsmängeln und zur Ermittlung von Abhilfemaßnahmen und Minderungsverfahren fest, um eine Wiederholung zu verhindern.

4. BETRIEBSHANDBÜCHER

Der Netzmanager erstellt Betriebshandbücher für seinen Betrieb zur Nutzung und Anleitung des Betriebspersonals und hält diese Betriebshandbücher auf aktuellem Stand. Er gewährleistet, dass

- a) Betriebshandbücher Anweisungen und Informationen enthalten, die das Betriebspersonal zur Durchführung seiner Aufgaben benötigt;
- b) einschlägige Teile der Betriebshandbücher dem betreffenden Personal zugänglich sind;

- c) das Betriebspersonal unverzüglich über Änderungen der Betriebshandbücher, die seine Aufgaben betreffen, sowie deren Inkrafttreten informiert wird.

5. ANFORDERUNGEN AN DAS PERSONAL

Der Netzmanager beschäftigt angemessen qualifiziertes Personal, um zu gewährleisten, dass die ihm zugewiesenen Netzfunktionen sicher, effizient, fortlaufend und nachhaltig durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang legt er Richtlinien für die Schulung des Personals fest.

6. NOTFALLPLÄNE

Der Netzmanager legt Notfallpläne für alle von ihm ausgeübten Funktionen fest für den Fall von Ereignissen, die zu einer wesentlichen Beeinträchtigung oder Unterbrechung seines Betriebs führen.

7. BERICHTSPFLICHTEN

Im Einklang mit Artikel 20 legt der Netzmanager einen Jahresbericht über seine Tätigkeiten vor. Gegenstand des Berichts sind seine betriebliche Leistung sowie wesentliche Tätigkeiten und Entwicklungen insbesondere im Bereich der Sicherheit.

Der Jahresbericht umfasst zumindest

- eine Bewertung der Leistung der von ihm ausgeübten Netzfunktionen,
- einen Vergleich der Leistung mit den im Netzstrategieplan festgelegten Leistungszielen unter Abgleich der tatsächlichen Leistung mit dem Netzbetriebsplan durch Verwendung der Leistungsindikatoren des Netzbetriebsplans,
- eine Erläuterung der Abweichungen von den Zielen und die Angabe von Maßnahmen zur Schließung etwaiger Lücken während des in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Bezugszeitraums,
- Entwicklungen bei Betrieb und Infrastruktur,
- Informationen zu förmlichen Konsultationen der Nutzer und Beteiligten,
- Informationen über die Personalpolitik.

8. ARBEITSMETHODEN UND BETRIEBSVERFAHREN

Der Netzmanager muss nachweisen können, dass seine Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren sonstigen Rechtsvorschriften der Europäischen Union und insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 255/2010 entsprechen.

VERORDNUNG (EU) Nr. 678/2011 DER KOMMISSION

vom 14. Juli 2011

zur Ersetzung des Anhangs II und zur Änderung der Anhänge IV, IX und XI der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 39 Absatz 2 und Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2007/46/EG schafft einen harmonisierten Rahmen mit den Verwaltungsbestimmungen und allgemeinen technischen Anforderungen für alle Neufahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten. Sie enthält insbesondere die spezifischen, für eine reibungslose Funktionsweise des europäischen Typgenehmigungssystems notwendigen Begriffsbestimmungen in Bezug auf Fahrzeuge.
- (2) Mit der Richtlinie 2007/46/EG wird unter anderem das Ziel verfolgt, das europäische Fahrzeug-Typgenehmigungssystem auf alle Fahrzeugklassen auszuweiten. Der Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG, in dem die notwendigen spezifischen Begriffsbestimmungen enthalten sind, muss geändert werden, um den technischen Fortschritt zu berücksichtigen. Es ist daher erforderlich, bestehende Begriffsbestimmungen zu ändern beziehungsweise neue Begriffsbestimmungen einzuführen.
- (3) Die Erfahrung zeigt, dass die derzeitigen Kriterien zur Einordnung eines neuen Fahrzeugmodells als neuen Fahrzeugtyp zu ungenau sind. Durch diese Ungenauigkeit kann es zu Verzögerungen bei der Umsetzung neuer, in EU-Rechtsvorschriften enthaltener Anforderungen an neue Fahrzeugtypen kommen. Ferner wurde offensichtlich, dass es möglich ist, die EU-Rechtsvorschriften für Kleinserien zu umgehen, indem ein Fahrzeugtyp in mehrere Untertypen, für die unterschiedliche Typgenehmigungsverfahren gelten, aufgeteilt wird. Folglich könnte die Anzahl der in der Europäischen Union im Rahmen der Kleinserienregelung in Betrieb genommenen Neufahrzeuge die zulässige Höchstgrenze überschreiten. Daher ist es wichtig im Einzelnen festzulegen, welche technischen Fahrzeugmerkmale als Kriterien zur Bestimmung eines neuen Fahrzeugtyps zu verwenden sind.
- (4) Die für die Bestimmung von Varianten und Versionen innerhalb eines Fahrzeugtyps angewendeten Kriterien sollten im Einklang mit den Grundsätzen, die in den

beiden Mitteilungen der Kommission „Aktionsplan Vereinfachung und Verbesserung des Regelungsumfelds“ ⁽²⁾ und „Aktionsprogramm zur Verringerung der Verwaltungslasten in der Europäischen Union“ ⁽³⁾ enthalten sind, überarbeitet werden, um den Verwaltungsaufwand für Fahrzeughersteller zu verringern. Dies würde außerdem für die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten zu einem transparenteren Typgenehmigungsverfahren führen.

- (5) Vor dem Hintergrund des Globalisierungstrends auf dem Automobilmarkt kommt der Tätigkeit des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge — d. h. der „Arbeitsgruppe 29“ („WP.29“) — immer mehr Bedeutung zu. Da es von wesentlicher Bedeutung ist, den Empfehlungen der hochrangigen Gruppe CARS 21 nachzukommen und sowohl die Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa („UN/ECE“) in das EU-Recht zu übernehmen oder sogar EU-Richtlinien oder -Verordnungen durch UN/ECE-Regelungen zu ersetzen als auch globale technische Regelungen in das EU-Recht aufzunehmen, sollte die Übereinstimmung von Gemeinschaftsvorschriften und UN/ECE-Regelungen gewährleistet sein.
- (6) Vor dem Hintergrund der derzeit im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge erfolgenden Harmonisierungen ist es von wesentlicher Bedeutung, die jüngsten Entwicklungen zu berücksichtigen, die in den folgenden Resolutionen festgelegt sind: Resolution Nr. R.E. 3 über die Klassifizierung und Definition von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im Rahmen des Übereinkommens der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden (Geändertes Übereinkommen von 1958); ferner die Sonderresolution S.R. 1 betreffend die gemeinsamen Begriffsbestimmungen für Fahrzeugklassen, Massen und Abmessungen im Rahmen des UN/ECE-Übereinkommens über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können („Parallelübereinkommen“ von 1998). Nur wenn diese Entwicklungen in der Rahmenrichtlinie berücksichtigt werden, ist die reibungslose Funktionsweise des EU-Typgenehmigungssystems gewährleistet. Daher ist es notwendig, ein neues Kriterium einzuführen, mit dem bestimmt werden kann, ob ein Fahrzeugtyp in eine M- oder N-Klasse eingestuft werden sollte.

⁽¹⁾ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

⁽²⁾ KOM(2002) 278 endg.

⁽³⁾ KOM(2007) 23 endg.

- (7) Gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ⁽¹⁾ muss jeder Mitgliedstaat für alle in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen Personenkraftwagen ein Verzeichnis mit Angaben u. a. über den Typ, die Variante und die Version jedes einzelnen Fahrzeugs hinsichtlich seiner spezifischen CO₂-Emissionen führen. Es ist von wesentlicher Bedeutung, die Kriterien genau festzulegen, anhand derer ein leichtes Nutzfahrzeug als ein Fahrzeug der Klasse M₁ oder N₁ typgenehmigt werden soll. Diese Kriterien sollten objektiv sein und sowohl Fahrzeugherstellern als auch Typgenehmigungs- und Zulassungsbehörden als Orientierung dienen. Nach Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ist das Vorhandensein innovativer Technologien, mit denen eine weitere Verringerung von CO₂-Emissionen gefördert wird, zu überprüfen. Dies sollte durch einen Code, der dem Fahrzeug vom Hersteller zugeteilt wird, erfolgen, so dass jeder Typ/jede Variante/jede Version einer einzigen Kombination innovativer Technologien entspricht. Die Identifizierung dieser innovativen Technologien sollte daher auf der Grundlage der Definition von Typ, Variante und Version möglich sein. Es ist deshalb notwendig, den entsprechenden Eintrag in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG hinzuzufügen.
- (8) Da die Art des Aufbaus in der Übereinstimmungsbescheinigung zu nennen ist — womit die Zulassung von Neufahrzeugen in den Mitgliedstaaten erleichtert werden soll — dürfte die Verwendung harmonisierter Codes für jede einzelne Art von Aufbau zu einer Vereinfachung des Zulassungsverfahrens führen. Den verschiedenen Arten von Aufbauten sollte eine Aufstellung geeigneter Codes zugeteilt werden, um eine Automatisierung der Datenverarbeitung zu ermöglichen.
- (9) Da Anhänger, die speziell für den Schwerlastverkehr ausgelegt sind, nicht allen Vorschriften der in Richtlinie 2007/46/EG Anhang IV enthaltenen und für die Erteilung der europäischen Typgenehmigung erforderlichen Rechtsakte genügen können, ist es notwendig, diese Anhänger aufgrund ihrer technischen Merkmale in die Klasse der Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung aufzunehmen. Um ihre Typgenehmigung auf europäischer Ebene zu ermöglichen, sollten für die Typgenehmigung vereinfachte Regeln festgelegt werden. Es ist daher erforderlich, eine neue Anlage zu Anhang XI der Richtlinie 2007/46/EG hinzuzufügen.
- (10) Derzeit wird an neuartigen technischen Entwicklungen gearbeitet, um auf den Bedarf an neuen Lösungen für die Beförderung von Gütern zu reagieren. Aus diesem Grund sind neue Begriffsbestimmungen in die Rahmenvorschriften aufzunehmen, um es in der Folge zu ermöglichen, geeignete technische Vorschriften in den jeweiligen, in den Anhängen IV bzw. XI der Richtlinie 2007/46/EG aufgeführten Rechtsakten festzulegen. Es ist wichtig zu verdeutlichen, dass für solche Fahrzeuge
- solange keine Typgenehmigung erteilt werden darf, bis die die Typgenehmigung regelnden Rechtsvorschriften diesbezüglich geändert worden sind.
- (11) Bei der Annahme der Richtlinie 2010/19/EU der Kommission vom 9. März 2010 zur Änderung der Richtlinie 91/226/EWG des Rates und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Zwecke der Anpassung der Vorschriften über Spritzschutzsysteme für bestimmte Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern an den technischen Fortschritt ⁽²⁾ trat insofern ein Fehler auf, als die Anhänge IV und XI der Richtlinie 2007/46/EG ebenfalls durch die Richtlinie geändert wurden. Diese Anhänge waren zu einem früheren Zeitpunkt ersetzt worden durch die Verordnung (EG) Nr. 1060/2008 der Kommission vom 7. Oktober 2008 zur Ersetzung der Anhänge I, III, IV, VI, VII, XI und XV der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) ⁽³⁾. Im Interesse der Rechtssicherheit sollten künftig teilweise Änderungen an diesen Anhängen nur noch durch eine Verordnung vorgenommen werden. Da, um den oben genannten Fehler zu beheben, durch den Beschluss 2011/415/EU der Kommission vom 14. Juli 2011 zur Berichtigung der Richtlinie 2010/19/EU zur Änderung der Richtlinie 91/226/EWG des Rates und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Zwecke der Anpassung der Vorschriften über Spritzschutzsysteme für bestimmte Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern an den technischen Fortschritt hinsichtlich der Änderung der Anhänge von Richtlinie 2007/46/EG ⁽⁴⁾, der entsprechende Artikel 2 der Richtlinie 2010/19/EU gestrichen wurde, ist es angezeigt, die zuvor in diesem Artikel enthaltenen Änderungen mittels dieser Verordnung einzuführen.
- (12) Die Anhänge der Richtlinie 2007/46/EG sollten, um sie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen und für den reibungslosen Ablauf des Typgenehmigungsverfahrens zu sorgen, aktualisiert werden.
- (13) Ferner ist es angebracht, die Anhänge der Richtlinie 2007/46/EG zu aktualisieren, um technische Anforderungen für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, die typgenehmigt werden sollen, festzulegen.
- (14) Da die Bestimmungen dieser Anhänge ausreichend detailliert sind und keine weiteren Umsetzungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten erfordern, ist es angebracht, im Einklang mit Artikel 39 Absatz 8 der Richtlinie 2007/46/EG auf dem Wege einer Verordnung Anhang II zu ersetzen und die Anhänge IV, IX und XI zu ändern.
- (15) Anhang II sollte ersetzt und die Anhänge IV, IX und XI sollten entsprechend geändert werden.

(1) ABL L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

(2) ABL L 72 vom 20.3.2010, S. 17.

(3) ABL L 292 vom 31.10.2008, S. 1.

(4) Siehe Seite 76 dieses Amtsblatts.

- (16) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. Anhang II erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.
2. Anhang IV wird gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.
3. Anhang IX wird gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.
4. Anhang XI wird gemäß Anhang IV der vorliegenden Verordnung geändert.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 14. Juli 2011

Artikel 2

Durch diese Verordnung werden weder vor dem 29. Oktober 2012 erteilte Typgenehmigungen ungültig, noch wird die Erweiterung dieser Genehmigungen verhindert.

Artikel 3

(1) Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt für alle ab dem 29. Oktober 2012 genehmigten neuen Fahrzeugtypen.

Die Vorschriften in Anhang II sowie in Anhang IV Punkte 1 und 2 gelten jedoch ab dem 9. April 2011.

(2) Abweichend von Absatz 1 Unterabsatz 2 dürfen Hersteller ab dem 4. August 2011 jede Vorschrift dieser Verordnung anwenden.

*Für die Kommission
Der Präsident*

José Manuel BARROSO

ANHANG I

„ANHANG II

**ALLGEMEINE BEGRIFFSBESTIMMUNGEN, KRITERIEN FÜR DIE KLASSENEINTEILUNG VON FAHRZEUGEN,
FAHRZEUGTYPEN UND ARTEN DES AUFBAUS**

EINLEITUNG

Allgemeine Begriffsbestimmungen und Allgemeine Vorschriften**1. Begriffsbestimmungen**

- 1.1. „Sitzplatz“: jeder Platz, der für eine sitzende Person geeignet ist, der mindestens so groß ist wie
- a) die Prüfpuppe eines 50-Perzentil-Mannes im Fall des Fahrers;
 - b) die Prüfpuppe einer erwachsenen 5-Perzentil-Frau in allen anderen Fällen.
- 1.2. „Sitz“: eine vollständige Konstruktion einschließlich Polsterung, die zum Fahrzeugaufbau gehören kann und einer Person einen Sitzplatz bietet.
- 1.2.1. Der Begriff „Sitz“ bezeichnet sowohl einen Einzelsitz als auch eine Sitzbank.
- 1.2.2. Diese Begriffsbestimmung umfasst auch Klappsitze und abnehmbare Sitze.
- 1.3. „Güter“: in erster Linie bewegliche Sachen.
- Der Begriff „Güter“ umfasst unverpackte Erzeugnisse, Verarbeitungserzeugnisse, Flüssigkeiten, lebende Tiere, pflanzliche Agrarerzeugnisse, unteilbare Ladungen.
- 1.4. „Gesamtmasse“: die in Anhang I Punkt 2.8 aufgeführte „technisch zulässige Gesamtmasse“.

2. Allgemeine Vorschriften

- 2.1. Anzahl der Sitzplätze
- 2.1.1. Die Anforderungen in Bezug auf die Anzahl der Sitzplätze gelten nur für Sitze, die für die Verwendung während der Fahrt bestimmt sind.
- 2.1.2. Sie gelten nicht für Sitze, die nur zur Verwendung bei stehendem Fahrzeug bestimmt sind und die für Nutzer entweder durch ein Piktogramm oder durch ein Schild mit entsprechendem Text deutlich zu erkennen sind.
- 2.1.3. Die folgenden Vorschriften gelten für die Ermittlung der Anzahl der Sitzplätze:
- a) jeder Einzelsitz zählt als ein Sitzplatz;
 - b) bei einer Sitzbank zählt jede Fläche mit einer auf der Höhe des Sitzpolsters gemessenen Breite von mindestens 400 mm als ein Sitzplatz.
- Unbeschadet dieser Bedingung kann der Hersteller auch die in Nummer 1.1 genannten allgemeinen Vorschriften anwenden;
- c) jedoch zählt eine Fläche gemäß Buchstabe b nicht als ein Sitzplatz, wenn
 - i) die Sitzbank Merkmale aufweist, die verhindern, dass die Prüfpuppe mit ihrem Gesäßteil eine natürliche Sitzhaltung einnimmt, z. B. bei Beeinträchtigung der Nenn-Sitzfläche durch eine befestigte Konsole, einen ungepolsterten Bereich oder eine Innenausstattung;
 - ii) es die Konstruktion der unmittelbar vor einem vorgesehenen Sitzplatz befindlichen Bodengruppe (z. B. durch einen Kardantunnel) verhindert, dass die Prüfpuppe mit ihren Füßen eine natürliche Sitzhaltung einnimmt.
- 2.1.4. In Bezug auf Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG ⁽¹⁾ fallen, ist je nach Fahrzeugklasse die in Punkt 2.1.3 Buchstabe b genannte Abmessung an den für eine Person mindestens erforderlichen Raum anzugleichen.

(¹) ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1.

- 2.1.5. Sind in einem Fahrzeug Sitzverankerungen für einen abnehmbaren Sitz vorhanden, so ist dieser bei der Ermittlung der Anzahl der Sitzplätze mitzuzählen.
- 2.1.6. Ein für einen besetzten Rollstuhl bestimmter Bereich ist als ein Sitzplatz zu zählen.
- 2.1.6.1. Diese Bestimmung berührt nicht die Anwendung der Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Punkte 3.6.1 und 3.7.
- 2.2. Gesamtmasse
- 2.2.1. Bei einer Sattelzugmaschine umfasst die für die Klasseneinteilung des Fahrzeugs zu berücksichtigende Gesamtmasse auch die von der Sattelkupplung getragene Gesamtmasse des Sattelanhängers.
- 2.2.2. Bei einem Kraftfahrzeug, das dazu geeignet ist, einen Zentralachsanhänger oder einen Starrdeichselanhänger zu ziehen, muss die für die Klasseneinteilung des Kraftfahrzeugs maßgebliche Gesamtmasse die von der Kupplung auf das Zugfahrzeug übertragene Gesamtmasse einschließen.
- 2.2.3. Bei einem Sattelanhängers, einem Zentralachsanhänger und einem Starrdeichselanhänger muss die für die Klasseneinteilung des Fahrzeugs maßgebliche Gesamtmasse der von den Rädern einer Achse oder Achsgruppe auf den Boden übertragenen Last entsprechen, wenn der Anhänger mit dem Zugfahrzeug verbunden ist.
- 2.2.4. Bei einem Dolly muss die für die Klasseneinteilung des Fahrzeugs maßgebliche Gesamtmasse die von der Sattelkupplung getragene Gesamtmasse des Sattelanhängers einschließen.
- 2.3. Besondere Ausrüstung
- 2.3.1. Fahrzeuge, die vorwiegend mit fest angebrachter Ausrüstung ausgestattet sind, wie Maschinen oder Geräte, fallen in die Klassen N oder O.
- 2.4. Einheiten
- 2.4.1. Sofern nicht anders angegeben muss jede Maßeinheit und jedes dazugehörige Symbol den Bestimmungen der Richtlinie 80/181/EWG des Rates⁽¹⁾ entsprechen.
3. **Einteilung in Fahrzeugklassen**
- 3.1. Der Hersteller ist für die Einteilung eines Fahrzeugtyps in eine bestimmte Klasse verantwortlich.
- Dazu müssen alle diesbezüglichen, in diesem Anhang beschriebenen Kriterien erfüllt sein.
- 3.2. Die Genehmigungsbehörde kann vom Hersteller geeignete Zusatzinformationen anfordern, zum Nachweis darüber, dass ein Fahrzeugtyp als Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung der Sondergruppe („SG“-Code) zuteilen ist.

TEIL A

Kriterien für die Klasseneinteilung von Fahrzeugen

1. **Fahrzeugklassen**
- Für die Zwecke der europäischen und jeweiligen nationalen Typgenehmigung sowie der Einzelgenehmigung sind Fahrzeuge gemäß der folgenden Klasseneinteilung zu klassifizieren:
- (Es wird vorausgesetzt, dass eine Genehmigung nur für die in den Nummern 1.1.1 bis 1.1.3, 1.2.1 bis 1.2.3 und 1.3.1 bis 1.3.4 genannten Klassen gewährt werden kann.)
- 1.1. Klasse M Vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge.
- 1.1.1. Klasse M₁ Fahrzeuge der Klasse M mit höchstens acht Sitzplätzen zuzüglich des Fahrersitzes.
- Fahrzeuge der Klasse M₁ dürfen keine Stehplätze aufweisen.
- Die Anzahl der Sitzplätze kann auf einen einzigen (d. h. den Fahrersitz) beschränkt sein.

⁽¹⁾ ABl. L 39 vom 15.2.1980, S. 40.

- 1.1.2. Klasse M₂ Fahrzeuge der Klasse M mit mehr als acht Sitzplätzen zuzüglich des Fahrersitzes und mit einer Gesamtmasse von höchstens 5 Tonnen.
- Fahrzeuge der Klasse M₂ dürfen neben den Sitzplätzen auch Stehplätze aufweisen.
- 1.1.3. Klasse M₃ Fahrzeuge der Klasse M mit mehr als acht Sitzplätzen zuzüglich des Fahrersitzes und mit einer Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.
- Fahrzeuge der Klasse M₃ dürfen Stehplätze aufweisen.
- 1.2. Klasse N Vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge.
- 1.2.1. Klasse N₁ Fahrzeuge der Klasse N mit einer Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen.
- 1.2.2. Klasse N₂ Fahrzeuge der Klasse N mit einer Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und höchstens 12 Tonnen.
- 1.2.3. Klasse N₃ Fahrzeuge der Klasse N mit einer Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen.
- 1.3. Klasse O Anhänger, die sowohl für die Beförderung von Gütern und Fahrgästen als auch für die Unterbringung von Personen ausgelegt und gebaut sind.
- 1.3.1. Klasse O₁ Fahrzeuge der Klasse O mit einer Gesamtmasse von höchstens 0,75 Tonnen.
- 1.3.2. Klasse O₂ Fahrzeuge der Klasse O mit einer Gesamtmasse von mehr als 0,75 Tonnen und höchstens 3,5 Tonnen.
- 1.3.3. Klasse O₃ Fahrzeuge der Klasse O mit einer Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und höchstens 10 Tonnen.
- 1.3.4. Klasse O₄ Fahrzeuge der Klasse O mit einer Gesamtmasse von mehr als 10 Tonnen.

2. Fahrzeugunterklassen

2.1. Geländefahrzeuge

„*Geländefahrzeug*“: Fahrzeug, das entweder der Klasse M oder N angehört und spezifische technische Merkmale aufweist, die seine Verwendung im Gelände ermöglichen.

Für diese Fahrzeugklassen ist der Buchstabe „G“ dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse bestimmt wird.

Die Kriterien für die Einteilung von Fahrzeugen in die Unterklasse der Geländefahrzeuge werden in Abschnitt 4 Teil A dieses Anhangs aufgeführt.

2.2. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung

- 2.2.1. „*Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung*“: Fahrzeug, das der Klasse M, N oder O angehört und spezifische technische Merkmale aufweist, mit denen eine Funktion erfüllt werden soll, für die spezielle Vorkehrungen bzw. eine besondere Ausrüstung erforderlich sind.

Für unvollständige Fahrzeuge, die der Unterklasse der Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung zugeordnet werden sollen, ist der Buchstabe „S“ dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse bestimmt wird.

Die verschiedenen Typen von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung sind in Abschnitt 5 aufgeführt und definiert.

2.3. Geländefahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung

- 2.3.1. „*Geländefahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung*“: Fahrzeug, das entweder der Klasse M oder N angehört und die in den Nummern 2.1 und 2.2 genannten spezifischen technischen Merkmale aufweist.

Für diese Fahrzeugklassen ist der Buchstabe „G“ dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse bestimmt wird.

Ferner ist bei unvollständigen Fahrzeugen, die der Unterklasse der Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung zugeordnet werden sollen, zusätzlich der Buchstabe „S“ hinzuzufügen.

3. **Kriterien für die Zuordnung von Fahrzeugen zur Klasse N**
- 3.1. Die Zuordnung eines Fahrzeugtyps zur Klasse N erfolgt auf der Grundlage der technischen Merkmale des Fahrzeugs gemäß den Nummern 3.2 bis 3.6.
- 3.2. Grundsätzlich ist der (sind die) Bereich(e), in dem (denen) sich alle Sitzplätze befinden, vollständig vom Ladebereich zu trennen.
- 3.3. Abweichend von den Bestimmungen der Nummer 3.2 können Personen und Güter in dem selben Bereich befördert werden, wenn die Ladefläche mit Sicherungseinrichtungen ausgestattet ist, die dazu bestimmt sind, Fahrgäste vor der Verschiebung der Ladung während der Fahrt, bei starken Bremsvorgängen und Kurvenfahrten zu schützen.
- 3.4. Sicherungseinrichtungen — Verzurrvorrichtungen — zur Sicherung der Ladung wie in Nummer 3.3 vorgeschrieben sowie Trennvorrichtungen, die für Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen bestimmt sind, müssen den Vorschriften der Norm ISO 27956:2009 „Ladungssicherung in Lieferwagen (Kastenwagen) — Anforderungen und Prüfmethoden“ Abschnitte 3 und 4 entsprechen.
- 3.4.1. Die in Nummer 3.4 aufgeführten Vorschriften können durch eine vom Hersteller ausgestellte Übereinstimmungserklärung nachgewiesen werden.
- 3.4.2. Alternativ zu den Vorschriften der Nummer 3.4 kann der Hersteller gegenüber der Genehmigungsbehörde den zufriedenstellenden Nachweis erbringen, dass die angebrachten Sicherungseinrichtungen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau wie mit dem in der erwähnten Norm vorgeschriebenen erreichen.
- 3.5. Die Anzahl der Sitzplätze ohne den Fahrersitz darf nicht mehr betragen als:
- a) 6 bei Fahrzeugen der Klasse N₁;
- b) 8 bei Fahrzeugen der Klassen N₂ oder N₃.
- 3.6. Die Fahrzeuge müssen eine in „kg“ ausgedrückte Gütertransportkapazität aufweisen, die mindestens der Personentransportkapazität entspricht.
- 3.6.1. Für diese Zwecke müssen alle folgenden Gleichungen in sämtlichen Konfigurationen erfüllt sein, insbesondere, wenn alle Sitzplätze besetzt sind:
- a) wenn $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) wenn $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) wenn $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68.$$
- Es gilt:
- „P“ ist die technisch zulässige Gesamtmasse;
- „M“ ist die Masse in fahrbereitem Zustand;
- „N“ ist die Anzahl der Sitzplätze ohne den Fahrersitz.
- 3.6.2. Die Masse der am Fahrzeug angebrachten Ausstattung zur Unterbringung (z. B. Tank, Aufbau usw.), zum Umschlag (z. B. Kran, Hebevorrichtung usw.) und zur Sicherung (z. B. Sicherungseinrichtungen für die Ladung) von Gütern muss in M enthalten sein.
- Die Masse der Ausstattung, die nicht für die oben genannten Zwecke verwendet wird (z. B. ein Kompressor, eine Winde, ein Stromerzeuger, Rundfunkausrüstung usw.), ist nicht in M zur Verwendung in den oben genannten Gleichungen zu berücksichtigen.
- 3.7. Die in den Nummern 3.2 bis 3.6 enthaltenen Vorschriften müssen von allen Varianten und Versionen eines Fahrzeugtyps eingehalten werden.
- 3.8. Kriterien für die Zuordnung von Fahrzeugen zur Klasse N₁

3.8.1 Ein Fahrzeug wird der Klasse N_1 zugeordnet, wenn alle folgenden Kriterien erfüllt sind.

Bei einem oder mehreren nicht erfüllten Kriterien ist das Fahrzeug der Klasse M_1 zuzuordnen.

3.8.2. Zusätzlich zu den in den Nummern 3.2 bis 3.6 genannten allgemeinen Kriterien müssen auch die in den Nummern 3.8.2.1 bis 3.8.2.3.5 genannten Kriterien für die Klasseneinteilung von jenen Fahrzeugen erfüllt sein, in denen sich der Bereich, der für den Fahrer und die Ladung bestimmt ist, in einem einzigen Bauteil befindet (z. B. Aufbau „BB“).

3.8.2.1. Ist eine Wand oder eine Trennvorrichtung, vollständig oder teilweise, zwischen einer Sitzreihe und dem Ladebereich angebracht, müssen die erforderlichen Kriterien trotzdem erfüllt sein.

3.8.2.2. Es gelten die folgenden Kriterien:

a) Das Laden von Gütern muss über eine für diesen Zweck ausgelegte und gebaute rückwärtige Tür, eine Heckklappe oder eine Seitentür möglich sein;

b) bei einer rückwärtigen Tür oder einer Heckklappe muss die Ladeöffnung folgende Kriterien erfüllen:

i) bei Fahrzeugen, die mit nur einer Sitzreihe oder nur dem Fahrersitz ausgestattet sind, muss die Mindesthöhe der Ladeöffnung 600 mm oder mehr betragen;

ii) bei Fahrzeugen, die mit zwei oder mehr Sitzreihen ausgestattet sind, muss die Mindesthöhe der Ladeöffnung 800 mm oder mehr und die Fläche $12\,800\text{ cm}^2$ oder mehr betragen;

c) Für den Ladebereich gelten die folgenden Vorschriften:

„Ladebereich“: Der Teil des Fahrzeugs, der sich hinter der (den) Sitzreihe(n) befindet (bzw. hinter dem Fahrersitz, wenn das Fahrzeug nur mit einem Fahrersitz ausgestattet ist).

i) Die Ladefläche des Ladebereichs muss im Allgemeinen eben sein.

ii) Ist das Fahrzeug nur mit einer Sitzreihe oder einem Sitz ausgestattet, muss die Mindestlänge des Ladebereichs 40 % oder mehr des Werts des Radstandes betragen.

iii) Ist das Fahrzeug mit zwei oder mehr Sitzreihen ausgestattet, muss die Mindestlänge des Ladebereichs 30 % oder mehr des Werts des Radstandes betragen.

Können die Sitze der letzten Sitzreihe ohne den Einsatz von Werkzeug einfach aus dem Fahrzeug entfernt werden, so müssen die Vorschriften hinsichtlich der Länge des Ladebereichs erfüllt sein, wenn alle Sitze im Fahrzeug montiert sind.

iv) Die Vorschriften hinsichtlich der Länge der Ladebereichs müssen erfüllt sein, wenn sich die Sitze der ersten oder der letzten Reihe, je nach Fall, in ihrer senkrechten üblichen Stellung für den Gebrauch durch die Fahrzeuginsassen befinden.

3.8.2.3. Besondere Bedingungen für die Messungen

3.8.2.3.1. Begriffsbestimmungen

a) „Höhe der Ladeöffnung“: Der senkrechte Abstand zwischen zwei horizontalen Ebenen, die sich tangential an den höchsten Punkt des unteren Teils des Türrahmens und dem tiefsten Punkt des oberen Teils des Türrahmens anschließen.

b) „Fläche der Ladeöffnung“: Die größte Fläche der Orthogonalprojektion der maximalen Öffnung bei vollständig geöffneter (geöffneten) rückwärtiger (rückwärtigen) Tür(en) oder Heckklappe(n) auf eine vertikale, senkrecht zur Mittellinie des Fahrzeugs verlaufende Ebene.

c) „Radstand“: Für die Anwendung der Gleichungen in den Nummern 3.8.2.2 und 3.8.3.1 bezeichnet „Radstand“

i) bei Fahrzeugen mit zwei Achsen den Abstand zwischen der Mittellinie der Vorderachse und der Mittellinie der zweiten Achse oder

ii) bei Fahrzeugen mit drei Achsen den Abstand zwischen der Mittellinie der Vorderachse und der Mittellinie einer gedachten Achse, die von der zweiten und dritten Achse gleich weit entfernt ist.

3.8.2.3.2. Sitzverstellungen

- a) Die Sitze sind in ihre äußersten hinteren Stellungen zu bringen.
- b) Die Rückenlehne, sofern verstellbar, ist so einzustellen, dass die dreidimensionale H-Punkt-Maschine mit einem Rumpfwinkel von 25° platziert werden kann.
- c) Die Rückenlehne, sofern nicht verstellbar, ist in die vom Hersteller vorgesehene Stellung zu bringen.
- d) Ist der Sitz höhenverstellbar, so ist die tiefste Stellung zu wählen.

3.8.2.3.3. Fahrzeugbedingungen

- a) Das Fahrzeug muss bis zu seiner höchstzulässigen Masse beladen sein.
- b) Die Räder des Fahrzeugs müssen geradegestellt sein.

3.8.2.3.4. Die Vorschriften der Nummer 3.8.2.3.2 gelten nicht, wenn das Fahrzeug mit einer Wand oder einer Trenneinrichtung ausgestattet ist.

3.8.2.3.5. Messung der Länge des Ladebereichs

- a) Ist das Fahrzeug nicht mit einer Trenneinrichtung oder einer Wand ausgestattet, so wird die Länge entlang einer vertikalen Ebene gemessen, die tangential vom hinteren äußersten Punkt der Oberseite der Rückenlehne bis zur hinteren Innenverkleidung oder bis zur geschlossenen rückwärtigen Tür oder Heckklappe verläuft.
- b) Ist das Fahrzeug mit einer Trenneinrichtung oder einer Wand ausgestattet, so wird die Länge entlang einer vertikalen Ebene gemessen, die tangential vom hinteren äußersten Punkt der Trenneinrichtung oder der Wand bis zur — je nach Konstruktionsart — bis zur hinteren Innenverkleidung oder bis zur geschlossenen rückwärtigen Tür oder Heckklappe verläuft.
- c) Die Vorschriften in Bezug auf die Länge müssen mindestens auf der Höhe der Ladefläche entlang einer horizontalen Linie erfüllt sein, die in der senkrechten, durch die Fahrzeugmittellinie verlaufenden Längsebene enthalten ist.

3.8.3. Zusätzlich zu den in den Nummern 3.2 bis 3.6 genannten allgemeinen Kriterien müssen auch die in den Nummern 3.8.3.1 bis 3.8.3.4 genannten Kriterien für die Klasseneinteilung von jenen Fahrzeugen erfüllt sein, bei denen sich der Bereich, der für den Fahrer und die Ladung bestimmt ist, nicht in einem einzigen Bauteil befindet (z. B. Aufbau „BE“).

3.8.3.1. Ist das Fahrzeug mit einem gehäuseähnlichen Aufbau ausgestattet, so gilt Folgendes:

- a) Das Laden von Gütern muss über eine rückwärtige Tür, eine Heckklappe, eine Lukenöffnung oder über eine andere Möglichkeit erfolgen können.
- b) Die Ladeöffnung muss eine Mindesthöhe von 800 mm und eine Mindestfläche von 12 800 cm² aufweisen.
- c) Die Mindestlänge des Ladebereichs muss 40 % des Radstandes betragen.

3.8.3.2. Ist das Fahrzeug mit einem offenen Ladebereich ausgestattet, so gelten nur die in der Nummer 3.8.3.1 Buchstaben a und c enthaltenen Vorschriften.

3.8.3.3. Für die Anwendung der in Nummer 3.8.3 enthaltenen Vorschriften gelten die Begriffsbestimmungen der Nummer 3.8.2 sinngemäß.

3.8.3.4. Jedoch müssen die Vorschriften in Bezug auf die Länge des Ladebereichs auf der Höhe der Ladefläche entlang einer horizontalen Linie erfüllt sein, die sich in der durch die Fahrzeugmittellinie verlaufenden Längsebene befindet.

4. **Kriterien für die Einteilung von Fahrzeugen in die Unterkategorie der Geländefahrzeuge**

4.1. Fahrzeuge der Klasse M₁ oder N₁ werden in die Unterkategorie der Geländefahrzeuge eingestuft, wenn sie alle der folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) Mindestens eine Vorderachse und mindestens eine Hinterachse sind so ausgelegt, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, unabhängig davon, ob eine Antriebsachse abgeschaltet werden kann;
- b) es ist mindestens eine Differentialsperre oder eine Einrichtung montiert, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet;
- c) sie müssen als Einzelfahrzeug mindestens eine Steigung von 25 % überwinden können;
- d) wenn sie fünf von sechs der folgenden Anforderungen erfüllen:
 - i) Der vordere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - ii) der hintere Überhangwinkel muss mindestens 20 Grad betragen;

- iii) der Rampenwinkel muss mindestens 20 Grad betragen;
 - iv) die Bodenfreiheit unter der Vorderachse muss mindestens 180 mm betragen;
 - v) die Bodenfreiheit unter der Hinterachse muss mindestens 180 mm betragen;
 - vi) die Bodenfreiheit zwischen den Achsen muss mindestens 200 mm betragen.
- 4.2. Fahrzeuge der Klassen M₂, N₂ oder M₃ mit einer Gesamtmasse von höchstens 12 Tonnen werden in die Unterkategorie der Geländefahrzeuge eingestuft, wenn sie die Bedingung von Buchstabe a oder die beiden Bedingungen der Buchstaben b und c erfüllen.
- a) Alle ihre Achsen werden gleichzeitig angetrieben, unabhängig davon, ob eine oder mehrere Antriebsachsen abgeschaltet werden können;
 - b)
 - i) mindestens eine Vorderachse und mindestens eine Hinterachse sind so ausgelegt, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, unabhängig davon, ob eine Antriebsachse abgeschaltet werden kann;
 - ii) es ist mindestens eine Differentialsperre oder eine Einrichtung montiert, die dieselbe Wirkung gewährleistet;
 - iii) sie müssen als Einzelfahrzeug eine Steigung von 25 % überwinden können;
 - c) sie erfüllen mindestens fünf der sechs folgenden Anforderungen, wenn ihre Gesamtmasse höchstens 7,5 Tonnen beträgt, und mindestens vier, wenn ihre Gesamtmasse über 7,5 Tonnen beträgt:
 - i) Der vordere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - ii) der hintere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - iii) der Rampenwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - iv) die Bodenfreiheit unter der Vorderachse muss mindestens 250 mm betragen;
 - v) die Bodenfreiheit zwischen den Achsen muss mindestens 300 mm betragen;
 - vi) die Bodenfreiheit unter der Hinterachse muss mindestens 250 mm betragen.
- 4.3. Fahrzeuge der Klassen M₃ oder N₃ mit einer Gesamtmasse von über 12 Tonnen werden in die Unterkategorie der Geländefahrzeuge eingestuft, wenn sie die Bedingung von Buchstabe a oder die beiden Bedingungen der Buchstaben b und c erfüllen:
- a) Alle ihre Achsen werden gleichzeitig angetrieben, unabhängig davon, ob eine oder mehrere Antriebsachsen abgeschaltet werden können;
 - b)
 - i) mindestens die Hälfte der Achsen (oder zwei von drei Achsen bei einem dreiachsigen Fahrzeug und sinngemäß bei einem fünfachsigem Fahrzeug) ist so ausgelegt, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, unabhängig davon, ob eine Antriebsachse abgeschaltet werden kann;
 - ii) es gibt mindestens eine Differentialsperre oder eine Einrichtung, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet;
 - iii) sie müssen als Einzelfahrzeug eine Steigung von 25 % überwinden können;
 - c) sie erfüllen mindestens vier der sechs folgenden Anforderungen:
 - i) Der vordere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - ii) der hintere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - iii) der Rampenwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - iv) die Bodenfreiheit unter der Vorderachse muss mindestens 250 mm betragen;
 - v) die Bodenfreiheit zwischen den Achsen muss mindestens 300 mm betragen;
 - vi) die Bodenfreiheit unter der Hinterachse muss mindestens 250 mm betragen.
- 4.4. Das Verfahren zur Prüfung der Übereinstimmung mit den in diesem Abschnitt genannten geometrischen Vorschriften wird in Anlage 1 beschrieben.

5. **Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung**

	Bezeichnung	Code	Begriffsbestimmung
5.1.	Wohnmobil	SA	Fahrzeug der Klasse M mit Platz für die Unterbringung von Personen, das mindestens die folgende Ausrüstung umfasst: a) Tisch und Sitzgelegenheiten; b) Schlafgelegenheiten, die u. U. tagsüber als Sitze dienen können; c) Kochmöglichkeit; d) Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen. Diese Ausrüstungsgegenstände sind im Wohnbereich fest anzubringen. Allerdings kann der Tisch leicht entfernbar sein.
5.2.	Beschussgeschütztes Fahrzeug	SB	Fahrzeug zum Schutz der beförderten Insassen bzw. Güter, das kugelsicher gepanzert ist.
5.3.	Krankenwagen	SC	Kraftfahrzeug der Klasse M, das zur Beförderung Kranker oder Verletzter ausgerüstet ist. Der Patientenraum muss den technischen Anforderungen der Norm EN 1789: 2007 „Rettungsdienstfahrzeuge und deren Ausrüstung — Krankenwagen“ genügen, außer deren Abschnitt 6.5 „Ausrüstungs-Tabellen“.
5.4.	Leichenwagen	SD	Kraftfahrzeug der Klasse M, das zur Beförderung von Leichen ausgerüstet ist.
5.5.	Rollstuhlge-rechtes Fahrzeug	SH	Fahrzeug der Klasse M ₁ , das speziell konstruiert oder umgerüstet wurde, um eine oder mehrere Personen in ihrem Rollstuhl bzw. ihren Rollstühlen sitzend bei Fahrten auf der Straße aufnehmen zu können.
5.6.	Wohnanhänger	SE	Fahrzeug der Klasse O entsprechend Begriff 3.2.1.3. der Norm ISO 3833: 1977.
5.7.	Mobilkran	SF	Fahrzeug der Klasse N ₃ , das nicht für die Güterbeförderung geeignet und mit einem Kran mit einem zulässigen Lastmoment von 400 kNm oder darüber ausgerüstet ist.
5.8.	Sondergruppe	SG	Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung, das unter keine der Begriffsbestimmungen dieses Abschnitts fällt.
5.9.	Dolly	SJ	Fahrzeug der Klasse O, das mit einer Sattelkupplung ausgerüstet ist, um einen Sattelanhänger so zu stützen, dass aus diesem ein Anhänger wird.
5.10.	Anhänger für Schwerlasttransporte	SK	Fahrzeug der Klasse O ₄ für den Transport von unteilbaren Ladungen, das aufgrund seiner Abmessungen Geschwindigkeits- und Verkehrsbeschränkungen unterliegt. Hierzu zählen auch hydraulische modulare Anhänger, unabhängig von der Anzahl der Module.

6. **Bemerkungen**

6.1. Keine Typpenehmigung wird erteilt für:

- a) Einen Dolly gemäß Abschnitt 5 von Teil A dieses Anhangs;
- b) Starrdeichselanhänger gemäß Abschnitt 4 von Teil C dieses Anhangs;
- c) Anhänger, in denen Personen auf der Straße befördert werden können.

6.2. Abschnitt 6.1 setzt die Vorschriften von Artikel 23 über die nationale Kleinserien-Typpenehmigung nicht außer Kraft.

TEIL B

Kriterien für Fahrzeugtypen, -varianten und -versionen1. **Klasse M₁**

1.1. Fahrzeugtyp

1.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) Firmenname des Herstellers;
- eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung.
- b) Konstruktion und Montage der wesentlichen Teile der Aufbaustruktur, falls es sich um einen selbsttragenden Aufbau handelt;
- dies gilt sinngemäß auch für Fahrzeuge, deren Aufbau an einem gesonderten Rahmen festgeschraubt oder mit diesem verschweißt ist.
- c) Bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.
- 1.1.2 Abweichend von den Anforderungen von Absatz 1.1.1 Buchstabe b können Fahrzeuge zu demselben Typ gezählt werden, wenn der Hersteller den Bodenbereich der Aufbaustruktur sowie die wesentlichen Bestandteile des vorderen Teils der Aufbaustruktur, der sich unmittelbar vor der Windschutzscheibenöffnung befindet, zum Bau verschiedener Arten von Aufbauten (z. B. Limousine und Coupé) verwendet. Der Nachweis hierüber muss vom Hersteller erbracht werden.
- 1.1.3. Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.
- 1.2. Variante
- 1.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Baumerkmale gemeinsam haben:
- a) Anzahl der Seitentüren oder Art des Aufbaus gemäß Teil C Absatz 1, wenn der Hersteller auf das Kriterium von Absatz 1.1.2 zurückgreift;
- b) Antriebsmaschine hinsichtlich der folgenden Baumerkmale:
- i) Art der Energieversorgung (Verbrennungsmotor, Elektromotor oder Sonstiges);
- ii) Arbeitsverfahren (Fremdzündung, Selbstzündung oder Sonstiges);
- iii) Anzahl und Anordnung der Zylinder bei einem Verbrennungsmotor (L4, V6 oder sonstige);
- c) Anzahl der Achsen;
- d) Anzahl und gegenseitige Verbindung der Antriebsachsen;
- e) Anzahl der gelenkten Achsen;
- f) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig).
- 1.3. Version
- 1.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:
- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
- b) Hubvolumen bei einem Verbrennungsmotor;
- c) Motorhöchstleistung oder maximale Nenndauerleistung (Elektromotor);
- d) Art des Kraftstoffs (Benzin, Dieselöl, Zweistoffbetrieb mit Flüssiggas oder Sonstiges);
- e) Höchstzahl der Sitzplätze;
- f) Fahrgeräusch;
- g) Abgasnorm (z. B. Euro 5, Euro 6 oder andere);
- h) kombinierte oder gewichtete kombinierte CO₂-Emissionen;
- i) Stromverbrauch (gewichtet, kombiniert);
- j) kombinierter oder gewichteter kombinierter Kraftstoffverbrauch;
- k) Vorhandensein einer einzigen Kombination innovativer Technologien gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ABL L 140, 5.6.2009, S. 1.

2. Klassen M₂ und M₃

2.1. Fahrzeugtyp

2.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) Firmenname des Herstellers;
eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung.
- b) Klasse;
- c) folgende Aspekte von Bau und Ausführung:
 - i) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile des Fahrgestells;
 - ii) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile der Aufbaustruktur, falls es sich um einen selbsttragenden Aufbau handelt;
- d) Anzahl der Decks (ein oder zwei Decks);
- e) Anzahl der Fahrzeugteile (starre Bauweise/Gelenkbauweise);
- f) Anzahl der Achsen;
- g) Art der Energieversorgung (fahrzeugintern oder -extern);
- h) bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.

2.1.2. Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.

2.2. Variante

2.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Baumerkmale gemeinsam haben:

- a) Art des Aufbaus gemäß Teil C Absatz 2;
- b) Klasse oder Kombination von Klassen von Fahrzeugen gemäß Anhang I Absatz 2.1.1 der Richtlinie 2001/85/EG (nur bei vollständigen und vervollständigten Fahrzeugen);
- c) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig/vervollständigt);
- d) Antriebsmaschine hinsichtlich der folgenden Baumerkmale:
 - i) Art der Energieversorgung (Verbrennungsmotor, Elektromotor oder Sonstiges);
 - ii) Arbeitsverfahren (Fremdzündung, Selbstzündung oder Sonstiges);
 - iii) Anzahl und Anordnung der Zylinder bei einem Verbrennungsmotor (L6, V8 oder sonstige).

2.3. Version

2.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
- b) Eignung oder Nichteignung des Fahrzeugs zum Ziehen eines Anhängers;
- c) Hubvolumen bei einem Verbrennungsmotor;
- d) Motorhöchstleistung oder maximale Nenndauerleistung (Elektromotor);
- e) Art des Kraftstoffs (Benzin, Dieselöl, Zweistoffbetrieb mit Flüssiggas oder Sonstiges);
- f) Fahrgeräusch;
- g) Abgasnorm (z. B. Euro IV, Euro V oder andere).

3. Klasse N₁

3.1. Fahrzeugtyp

3.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) Firmenname des Herstellers;
eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung;

- b) Konstruktion und Montage der wesentlichen Teile der Aufbaustruktur, falls es sich um einen selbsttragenden Aufbau handelt;
 - c) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile des Fahrgestells, falls es sich um einen nicht selbsttragenden Aufbau handelt;
 - d) bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.
- 3.1.2. Abweichend von den Anforderungen von Absatz 3.1.1 Buchstabe b können Fahrzeuge zu demselben Typ gezählt werden, wenn der Hersteller den Bodenbereich der Aufbaustruktur sowie die wesentlichen Bestandteile des vorderen Teils des Aufbaus, der sich unmittelbar vor der Windschutzscheibenöffnung befindet, zum Bau verschiedener Arten von Aufbauten (z. B. geschlossener LKW und Fahrgestell mit Führerhaus, unterschiedliche Radstände und Dachhöhen) verwendet. Der Nachweis hierüber muss vom Hersteller erbracht werden.
- 3.1.3. Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.
- 3.2. Variante
- 3.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Baumerkmale gemeinsam haben:
- a) Anzahl der Seitentüren oder Art des Aufbaus gemäß Teil C Abschnitt 3 (bei vollständigen oder vervollständigten Fahrzeugen), wenn der Hersteller auf das Kriterium von Absatz 3.1.2 zurückgreift;
 - b) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig/vervollständigt);
 - c) Antriebsmaschine hinsichtlich der folgenden Baumerkmale:
 - i) Art der Energieversorgung (Verbrennungsmotor, Elektromotor oder Sonstiges);
 - ii) Arbeitsverfahren (Fremdzündung, Selbstzündung oder Sonstiges);
 - iii) Anzahl und Anordnung der Zylinder bei einem Verbrennungsmotor (L6, V8 oder sonstige);
 - d) Anzahl der Achsen;
 - e) Anzahl und gegenseitige Verbindung der Antriebsachsen;
 - f) Anzahl der gelenkten Achsen.
- 3.3. Version
- 3.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:
- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
 - b) Hubvolumen bei einem Verbrennungsmotor;
 - c) Motorhöchstleistung oder maximale Nenndauerleistung (Elektromotor);
 - d) Art des Kraftstoffs (Benzin, Dieselöl, Zweistoffbetrieb mit Flüssiggas oder Sonstiges);
 - e) Höchstzahl der Sitzplätze;
 - f) Fahrgeräusch;
 - g) Abgasnorm (z. B. Euro 5, Euro 6 oder andere);
 - h) kombinierte oder gewichtete kombinierte CO₂-Emissionen;
 - i) Stromverbrauch (gewichtet, kombiniert);
 - j) kombinierter oder gewichteter kombinierter Kraftstoffverbrauch;
4. **Klassen N₂ und N₃**
- 4.1. Fahrzeugtyp
- 4.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden wesentlichen Merkmale gemeinsam haben:
- a) Firmenname des Herstellers;
 - eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung;
 - b) Klasse;
 - c) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile des Fahrgestells, die einer Produktlinie gemeinsam sind;
 - d) Anzahl der Achsen;
 - e) bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.
- 4.1.2. Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.

4.2. Variante

4.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Baumerkmale gemeinsam haben:

- a) Aufbaukonzept oder Art des Aufbaus wie in Teil C Abschnitt 3 und in Anlage 2 (nur für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge) genannt;
- b) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig/vervollständigt);
- c) Antriebsmaschine hinsichtlich der folgenden Baumerkmale:
 - i) Art der Energieversorgung (Verbrennungsmotor, Elektromotor oder Sonstiges);
 - ii) Arbeitsverfahren (Fremdzündung, Selbstzündung oder Sonstiges);
 - iii) bei einem Verbrennungsmotor Anzahl und Anordnung der Zylinder (L6, V8 oder sonstige);
- d) Anzahl und gegenseitige Verbindung der Antriebsachsen;
- e) Anzahl der gelenkten Achsen.

4.3. Version

4.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
- b) Eignung oder Nichteignung zum Ziehen eines der folgenden Anhänger:
 - i) ungebremster Anhänger;
 - ii) Anhänger mit einer Auflaufbremsanlage gemäß Absatz 2.12 der UN/ECE-Regelung Nr. 13;
 - iii) Anhänger mit einer durchgehenden oder halb durchgehenden Bremsanlage gemäß den Absätzen 2.9 und 2.10 der UN/ECE-Regelung Nr. 13;
 - iv) Anhänger der Klasse O₄, der zu einer zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeugkombination von höchstens 44 Tonnen führt;
 - v) Anhänger der Klasse O₄, der zu einer zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeugkombination von über 44 Tonnen führt;
- c) Hubvolumen;
- d) Motorhöchstleistung;
- e) Art des Kraftstoffs (Benzin, Dieselöl, Zweistoffbetrieb mit Flüssiggas oder Sonstiges);
- f) Fahrgeräusch;
- g) Abgasnorm (z. B. Euro 4, Euro 5 oder andere).

5. **Klassen O₁ und O₂**

5.1. Fahrzeugtyp

5.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) Firmenname des Herstellers;

eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung;
- b) Klasse;
- c) Konzept gemäß Teil C Abschnitt 4;

- d) folgende Aspekte von Bau und Ausführung:
- i) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile des Fahrgestells;
 - ii) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile der Aufbaustruktur, falls es sich um einen selbsttragenden Aufbau handelt;
- e) Anzahl der Achsen;
- f) bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.
- 5.1.2. Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.
- 5.2. Variante
- 5.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Baumerkmale gemeinsam haben:
- a) Art des Aufbaus wie in Anlage 2 genannt (bei vollständigen und vervollständigten Fahrzeugen);
 - b) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig/vervollständigt);
 - c) Art des Bremssystems (z. B. ungebremst/Auflaufbremse/Hilfskraftbremse).
- 5.3. Version
- 5.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:
- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
 - b) Konzeption der Federung (Luft-, Stahl- oder Gummifederung, Torsionsstab oder Sonstiges);
 - c) Konzeption der Deichsel (Dreieck, Rohr oder Sonstiges).
6. **Klassen O₃ und O₄**
- 6.1. Fahrzeugtyp
- 6.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:
- a) der Firmenname des Herstellers;
eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung.
 - b) Klasse;
 - c) Konzeption des Anhängers im Hinblick auf die Begriffsbestimmungen in Teil C Abschnitt 4;
 - d) folgende Aspekte von Bau und Ausführung:
 - i) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile des Fahrgestells;
 - ii) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile der Aufbaustruktur, falls es sich um Anhänger mit einem selbsttragenden Aufbau handelt;
 - e) Anzahl der Achsen;
 - f) bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.
- 6.1.2 Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.
- 6.2. Varianten
- 6.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Bau- und Ausführungsmerkmale gemeinsam haben:
- a) Art des Aufbaus wie in Anlage 2 genannt (bei vollständigen und vervollständigten Fahrzeugen);
 - b) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig/vervollständigt);
 - c) Konzeption der Federung (Stahl-, Luft- oder Hydraulikfederung);
 - d) folgende technische Merkmale:
 - i) Eignung oder Nichteignung des Fahrgestells zum Ausfahren;
 - ii) Höhe des Decks (normal, Tieflader, Semi-Tieflader usw.).

6.3. Versionen

6.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
- b) die in den Absätzen 3.2 und 3.3 von Anhang I der Richtlinie 96/53/EG genannten Unterteilungen und Kombinationen von Unterteilungen für den Abstand zwischen zwei aufeinander folgenden, zu derselben Gruppe gehörenden Achsen;
- c) die Beschreibung der Achsen im Hinblick auf folgende Merkmale:
 - i) Hubachsen (Anzahl und Lage);
 - ii) belastbare Achsen (Anzahl und Lage);
 - iii) gelenkte Achsen (Anzahl und Lage).

7. Gemeinsame Anforderungen an alle Fahrzeugklassen

7.1. Wenn ein Fahrzeug aufgrund seiner Gesamtmasse oder der Anzahl der Sitzplätze oder beidem verschiedenen Klassen zugeteilt werden kann, kann der Hersteller für die Bestimmung von Varianten und Versionen zwischen den beiden Fahrzeugklassen wählen.

7.1.1. Beispiele:

- a) Fahrzeug „A“ kann bezüglich seiner Höchstmasse als Fahrzeug der Klasse N₁ (3,5 Tonnen) und als Fahrzeug der Klasse N₂ (4,2 Tonnen) typgenehmigt werden. In diesem Fall dürfen die Kennwerte für die Klasse N₁ auch auf das in die Klasse N₂ eingestufte Fahrzeug angewendet werden (oder umgekehrt).
- b) Fahrzeug „B“ kann bezüglich der Anzahl der Sitzplätze (7+1 bzw. 10+1) als Fahrzeug der Klasse M₁ und als Fahrzeug der Klasse M₂ typgenehmigt werden; die Kennwerte für die Klasse M₁ dürfen auch auf das in die Klasse M₂ eingestufte Fahrzeug angewendet werden (oder umgekehrt).

7.2. Ein Fahrzeug der Klasse N kann je nach Fall nach den Vorschriften für die Klasse M₁ oder M₂ typgenehmigt werden, wenn es dazu bestimmt ist, in der nächsten Stufe eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens in diese Klasse eingestuft zu werden.

7.2.1. Diese Möglichkeit wird nur bei unvollständigen Fahrzeugen eingeräumt.

Solche Fahrzeuge sind vom Hersteller des Basisfahrzeugs mit einem besonderen Variantencode zu kennzeichnen.

7.3. Typen-, Varianten- und Versionsbezeichnungen

7.3.1. Der Hersteller teilt jedem Typ, jeder Variante und jeder Version eines Fahrzeugs einen alphanumerischen Code zu, bestehend aus lateinischen Buchstaben und/oder arabischen Ziffern.

Klammern und Bindestriche dürfen verwendet werden, wenn sie keinen Buchstaben und keine Ziffer ersetzen.

7.3.2. Der Gesamtcode muss wie folgt zusammengesetzt sein: Typ-Variante-Version oder „TVV“.

7.3.3. Durch den TVV-Code muss es möglich sein, eine einmalige Kombination technischer Merkmale im Sinne der in Teil B dieses Anhangs festgelegten Kriterien klar und eindeutig zu kennzeichnen.

7.3.4. Ein Hersteller darf denselben Code verwenden, um einen Fahrzeugtyp zu bestimmen, wenn dieser in zwei oder mehr Klassen fällt.

7.3.5. Ein Hersteller darf nicht denselben Code verwenden, um einen Fahrzeugtyp für mehr als eine Typgenehmigung in derselben Fahrzeugklasse zu kennzeichnen.

7.4. Anzahl der Zeichen für den TVV-Code

7.4.1. Die Anzahl der Zeichen darf Folgendes nicht überschreiten:

- a) 15 für den Code des Fahrzeugtyps;
- b) 25 für den Code einer Variante;
- c) 35 für den Code einer Version.

7.4.2. Der vollständige alphanumerische TVV-Code darf aus höchstens 75 Zeichen bestehen.

7.4.3. Wird der TVV-Code als Ganzes verwendet, so ist zwischen der Bezeichnung des Typs, der Variante und der Version jeweils eine Leerstelle zu lassen.

Beispiel eines solchen TVV-Codes: 159AF[...Leerstelle]0054[...Leerstelle]977K(BE).

TEIL C

Bestimmung der Art des Aufbaus**0. Allgemeine Bemerkungen**

- 0.1. Die Art des Aufbaus gemäß Anhang I Abschnitt 9 und Anhang III Teil 1 sowie der Code des Aufbaus gemäß Anhang IX Nummer 38 müssen mittels Codes angegeben werden.

Die Liste der Codes gilt in erster Linie für vollständige und vervollständigte Fahrzeuge.

- 0.2. Bei Fahrzeugen der Klasse M wird die Art des Aufbaus durch zwei Buchstaben gemäß den Abschnitten 1 und 2 gekennzeichnet.
- 0.3. Bei Fahrzeugen der Klassen N und O wird die Art des Aufbaus durch zwei Buchstaben gemäß den Abschnitten 3 und 4 gekennzeichnet.
- 0.4. Falls erforderlich (besonders bei den in den Nummern 3.1 und 3.6 und 4.1 bis 4.4 genannten Arten des Aufbaus) werden sie durch zwei Zahlen ergänzt.
- 0.4.1. Das Verzeichnis der Zahlen ist in Anlage 2 dieses Anhangs enthalten.
- 0.5. Bei Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung richtet sich die Art des zu verwendenden Aufbaus nach der Klasse des Fahrzeugs.

1. Fahrzeuge der Klasse M₁

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
1.1.	AA	Limousine	Fahrzeug, das in Begriff 3.1.1.1 der ISO-Norm Nr. 3833-1977 definiert wird, mit mindestens vier Seitenfenstern.
1.2.	AB	Schräghecklimousine	Limousine gemäß 1.1, jedoch mit Schrägheck.
1.3.	AC	Kombilimousine	Fahrzeug, das in Begriff 3.1.1.4 der ISO-Norm Nr. 3833-1977 definiert wird.
1.4.	AD	Coupé	Fahrzeug, das in Begriff 3.1.1.5 der ISO-Norm Nr. 3833-1977 definiert wird.
1.5.	AE	Kabrio-Limousine	Fahrzeug, das in Begriff 3.1.1.6 der ISO-Norm Nr. 3833-1977 definiert wird. Allerdings kann eine Kabrio-Limousine ohne Tür sein.
1.6.	AF	Mehrzweckfahrzeug	Anderes Fahrzeug als die unter AA bis AE sowie unter AG genannten zur Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck oder zur gelegentlichen Beförderung von Gütern in einem einzigen Innenraum.
1.7.	AG	Pkw-Pick-up	Fahrzeug, das in Begriff 3.1.1.4.1 der ISO-Norm Nr. 3833-1977 definiert wird. Der Gepäckraum muss jedoch vollständig vom Fahrgastraum getrennt sein. Ferner muss sich der Bezugspunkt des Sitzplatzes des Fahrers mindestens 750 mm über der das Fahrzeug tragenden Fläche befinden.

2. Fahrzeuge der Klasse M₂ oder M₃

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
2.1.	CA	Eindeckfahrzeug	Fahrzeug, in dem der Fahrgastraum auf nur einer Ebene angeordnet ist oder so, dass er keine zwei übereinander liegende Decks bildet;
2.2.	CB	Doppeldeckfahrzeug	Fahrzeug gemäß Anhang I Absatz 2.1.6 der Richtlinie 2001/85/EG;
2.3.	CC	Eindeck-Gelenkfahrzeug	Fahrzeug gemäß Anhang I Absatz 2.1.3 der Richtlinie 2001/85/EG mit einem einzigen Deck;
2.4.	CD	Doppeldeck-Gelenkfahrzeug	Fahrzeug gemäß Anhang I Absatz 2.1.3.1 der Richtlinie 2001/85/EG;

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
2.5.	CE	Eindeck-Niederflurfahrzeug	Fahrzeug gemäß Anhang I Absatz 2.1.4 der Richtlinie 2001/85/EG mit einem einzigen Deck;
2.6.	CF	Doppeldeck-Niederflurfahrzeug	Fahrzeug gemäß Anhang I Absatz 2.1.4 der Richtlinie 2001/85/EG mit Doppeldeck;
2.7.	CG	Eindeck-Niederflur-Gelenkbus	Fahrzeug, das die technischen Merkmale der Absätze 2.3 und 2.5 miteinander verbindet;
2.8.	CH	Doppeldeck-Niederflur-Gelenkbus	Fahrzeug, das die technischen Merkmale der Absätze 2.4 und 2.6 miteinander verbindet;
2.9.	CI	Offenes Eindeckfahrzeug	Fahrzeug ohne Dach oder ohne durchgehendes Dach;
2.10.	CJ	Offenes Doppeldeckfahrzeug	Fahrzeug ohne Dach oder ohne durchgehendes Dach auf dem Oberdeck;
2.11.	CX	Busfahrgestell	Unvollständiges Fahrzeug mit lediglich Rahmenlängsträgern oder Rohrkonstruktion, Getriebe, Achsen, das dafür bestimmt ist, durch einen Aufbau vervollständigt zu werden, der auf den Bedarf des Verkehrsunternehmens zugeschnitten ist.

3. Kraftfahrzeuge der Klasse N₁, N₂ oder N₃

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
3.1.	BA	Lastkraftwagen	Fahrzeug, das ausschließlich oder vornehmlich für die Beförderung von Gütern ausgelegt und konstruiert ist. Es kann auch einen Anhänger ziehen.
3.2.	BB	Geschlossener Lkw	Lastkraftwagen, bei dem das Führerhaus und der Ladebereich sich in derselben Einheit befinden;
3.3.	BC	Sattelzugmaschine	Zugfahrzeug, das ausschließlich oder vornehmlich für das Ziehen von Sattelanhängern ausgelegt und gebaut ist;
3.4.	BD	Straßenzugmaschine	Zugfahrzeug, das ausschließlich für das Ziehen von Anhängern außer Sattelanhängern ausgelegt und konstruiert ist;
3.5.	BE	Pick-up	Fahrzeug mit einer Höchstmasse bis 3 500 kg, in dem sich die Sitzplätze und der Ladebereich nicht in einem gemeinsamen Innenraum befinden;
3.6.	BX	Fahrgestell mit Führerhaus	unvollständiges Fahrzeug mit lediglich Führerhaus (vollständig oder unvollständig), Fahrgestell-Längsträgern, Getriebe, Achsen, das dafür bestimmt ist, durch einen Aufbau vervollständigt zu werden, der auf den Bedarf des Verkehrsunternehmens zugeschnitten ist.

4. Fahrzeuge der Klasse O

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
4.1.	DA	Sattelanhänger	Anhänger, der ausgelegt und gebaut ist, um an eine Zugmaschine oder einen Dolly so angekuppelt zu werden, dass auf das Zugfahrzeug oder den Dolly eine beträchtliche Stützlaster einwirkt. Die für eine Fahrzeugkombination zu verwendende Kupplung muss aus einem Zugsattelzapfen und einer Sattelkupplung bestehen.
4.2.	DB	Deichselanhänger	Anhänger mit mindestens zwei Achsen, darunter mindestens eine gelenkte Achse: a) ausgestattet mit einer (relativ zum Anhänger) senkrecht beweglichen Zugeinrichtung, b) der weniger als 100 daN Stützlaster auf das Zugfahrzeug überträgt.

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
4.3.	DC	Zentralachsanhänger	Anhänger, dessen Achse(n) nahe dem Schwerpunkt des (gleichmäßig beladenen) Fahrzeugs so angeordnet ist (sind), dass nur eine geringfügige Stützlast, die 10 % der größten Masse des Anhängers bzw. eine Last von 1 000 daN nicht übersteigt (es gilt der jeweils niedrigere Wert), auf das Zugfahrzeug übertragen wird.
4.4.	DE	Starrdeichselanhänger	Anhänger mit einer Achse (Achsgruppe), der mit einer Deichsel ausgestattet ist, die konstruktionsbedingt eine ruhende Last von höchstens 4 000 daN auf das Zugfahrzeug überträgt und der nicht unter die Begriffsbestimmung für einen Zentralachsanhänger fällt. Die bei einer Fahrzeugkombination zu verwendende Kupplung darf nicht aus einem Zugsattelzapfen und einer Sattelkupplung bestehen.

Anlage 1

Verfahren zur Prüfung, ob ein Fahrzeug als Geländefahrzeug eingestuft werden kann**0. Allgemeine Bemerkungen**

- 0.1. Für die Zwecke der Einstufung eines Fahrzeugs als Geländefahrzeug gilt das in dieser Anlage beschriebene Verfahren.

1. Prüfbedingungen für geometrische Messungen

- 1.1. Fahrzeuge der Klasse M₁ oder N₁ müssen in unbeladenem Zustand sein, eine Prüfpuppe eines 50-Perzentil-Mannes muss sich auf dem Fahrersitz befinden, und das Fahrzeug muss mit Kühlflüssigkeit, Schiermitteln, Werkzeug, Ersatzrad (falls als Originalausrüstung angebracht) versehen sein.

Statt der Prüfpuppe kann eine ähnliche Vorrichtung mit der gleichen Masse verwendet werden.

- 1.2. Andere als die in Absatz 1.1 genannten Fahrzeuge müssen bis zur technisch zulässigen Gesamtmasse beladen werden.

Die Masse muss so auf die Achsen verteilt werden, dass sie dem ungünstigsten Fall im Hinblick auf die Einhaltung der jeweiligen Kriterien entspricht.

- 1.3. Dem Technischen Dienst ist ein Fahrzeug vorzuführen, das repräsentativ für den Typ ist und auf das die Bedingungen von Punkt 1.1 bzw. 1.2 zutreffen. Das Fahrzeug muss sich in stehendem Zustand und die Räder müssen sich in Geradeausstellung befinden.

Die Fläche, auf der die Messungen durchgeführt werden, muss möglichst eben und waagrecht sein (höchstens $\pm 0,5\%$ Neigung).

2. Messung des vorderen und hinteren Überhangwinkels und des Rampenwinkels

- 2.1. Der vordere Überhangwinkel ist gemäß Absatz 6.10 der ISO-Norm 612: 1978 zu messen.

- 2.2. Der hintere Überhangwinkel ist gemäß Absatz 6.11 der ISO-Norm 612: 1978 zu messen.

- 2.3. Der Rampenwinkel ist gemäß Absatz 6.9 der ISO-Norm 612: 1978 zu messen.

- 2.4. Bei der Messung des hinteren Überhangwinkels dürfen höhenverstellbare hintere Unterfahrschutzeinrichtungen in die obere Stellung gebracht werden.

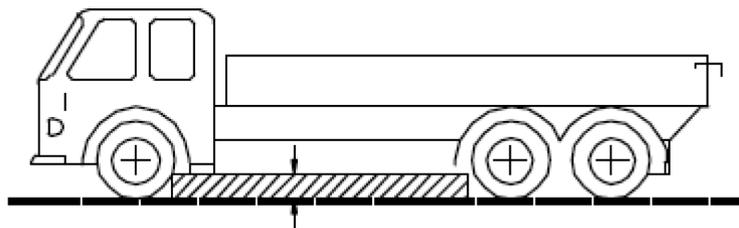
- 2.5. Die Vorschrift von Absatz 2.4 ist nicht so zu verstehen, dass das Basisfahrzeug mit einem hinteren Unterfahrschutz als Teil der Originalausrüstung ausgestattet sein muss. Der Hersteller des Basisfahrzeugs muss jedoch den Hersteller der nächsten Fertigungsstufe darüber informieren, dass das Fahrzeug den Vorschriften über den hinteren Überhangwinkel entsprechen muss, wenn ein hinterer Unterfahrschutz angebracht wird.

3. Messung der Bodenfreiheit

- 3.1. Bodenfreiheit zwischen den Achsen

- 3.1.1. Die „Bodenfreiheit zwischen den Achsen“ ist der kleinste Abstand zwischen der Standebene und dem niedrigsten festen Punkt des Fahrzeugs.

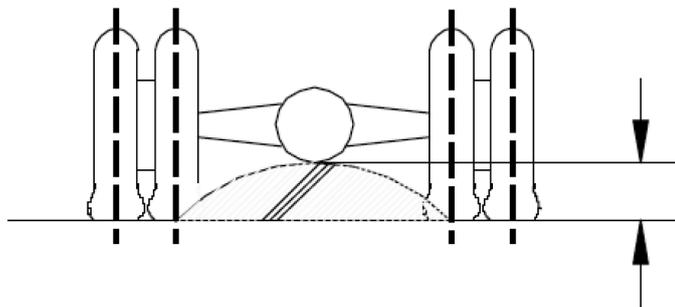
Bei der Anwendung dieser Begriffsbestimmung ist die letzte Achse einer vorderen Achsgruppe und die erste Achse einer hinteren Achsgruppe zugrunde zu legen.



3.1.2. Kein starrer Teil des Fahrzeugs darf in den schraffierten Abschnitt der Abbildung hineinragen.

3.2. Bodenfreiheit unter einer Achse

3.2.1. Die „Bodenfreiheit unter einer Achse“ ist durch die Scheitelhöhe eines Kreisbogens bestimmt, der durch die Mitte der Aufstandsfläche der Reifen einer Achse (der Innenreifen bei Zwillingreifen) geht und den niedrigsten Festpunkt zwischen den Rädern berührt.



3.2.2. Gegebenenfalls ist die Messung der Bodenfreiheit an jeder Achse einer Achsgruppe vorzunehmen.

4. Steigfähigkeit

4.1. Die „Steigfähigkeit“ bezeichnet das Vermögen des Fahrzeugs, eine Steigung zu bewältigen.

4.2. Die Steigfähigkeit von unvollständigen und vollständigen Fahrzeugen der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ ist anhand einer Prüfung zu ermitteln.

4.3. Diese Prüfung ist vom Technischen Dienst an einem Fahrzeug vorzunehmen, das repräsentativ für den zu genehmigenden Typ ist.

4.4. Auf Antrag des Herstellers und unter den in Anhang XVI genannten Bedingungen kann die Steigfähigkeit eines Fahrzeugtyps durch virtuelle Prüfungen nachgewiesen werden.

5. Prüfbedingungen und Kriterium für das Bestehen

5.1. Bis zum 31. Oktober 2014 gelten die in Anhang I Absatz 7.5 der Richtlinie 97/27/EG genannten Bedingungen.

Ab dem 1. November 2014 gelten die Bedingungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlament und des Rates ⁽¹⁾ entsprechend Artikel 14 jener Verordnung.

5.2. Das Fahrzeug muss die Steigung bei konstanter Geschwindigkeit ohne Durchdrehen oder seitliches Abrutschen der Räder hinauffahren.

⁽¹⁾ ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1.

*Anlage 2***Zahlen zur Verwendung als Ergänzung der Codes für die verschiedenen Arten von Aufbauten**

- 01 Plattform;
 - 02 Offener Kasten;
 - 03 Geschlossener Kasten;
 - 04 Klimatisierter Aufbau mit isolierten Wänden und Ausrüstung zur Aufrechterhaltung der Innentemperatur;
 - 05 Klimatisierter Aufbau mit isolierten Wänden, aber ohne Ausrüstung zur Aufrechterhaltung der Innentemperatur;
 - 06 Seitenplanen (Curtainsider);
 - 07 Wechselbrücke (austauschbarer Aufbau);
 - 08 Containerträger;
 - 09 Fahrzeuge mit Hakenlift;
 - 10 Kipper;
 - 11 Tank;
 - 12 Tank zur Beförderung gefährlicher Güter;
 - 13 Tiertransporter;
 - 14 Fahrzeugtransporter;
 - 15 Betonmischer;
 - 16 Betonpumpwagen;
 - 17 Langholz;
 - 18 Abfallsammelfahrzeug;
 - 19 Straßenkehrmaschine, Straßen- und Kanalreinigung;
 - 20 Kompressor;
 - 21 Bootsträger;
 - 22 Träger für Segelflugzeuge;
 - 23 Fahrzeuge für Verkaufs- und Werbezwecke;
 - 24 Abschleppwagen;
 - 25 Leiterfahrzeug;
 - 26 Kranwagen (außer Mobilkrane gemäß Anhang II Teil A Abschnitt 5);
 - 27 Hubarbeitsbühne;
 - 28 Bohrfahrzeug;
 - 29 Niederfluranhänger;
 - 30 Glastransporter;
 - 31 Feuerwehrfahrzeug;
 - 99 Sonstige, nicht in diesem Verzeichnis enthaltene Aufbauten.“
-

ANHANG II

Anhang IV der Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel von Anhang IV erhält die Fassung „**FÜR DIE EG-TYPGENEHMIGUNG VON FAHRZEUGEN ANZUWENDENDE VORSCHRIFTEN**“.
2. Anhang IV Teil I Nummer 43 erhält folgende Fassung:

„43	Spritzschutzsysteme	Richtlinie 91/226/EWG	L 103 vom 23.4.1991, S. 5					x	x	x	x	x	x	x	x
-----	---------------------	--------------------------	------------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

3. Der Titel der Anlage zu Anhang IV erhält die Fassung „**Vorschriften für die EG-Typgenehmigung von Kleinserienfahrzeugen der Klasse M₁ gemäß Artikel 22.**“

ANHANG III

Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklasse N₂ (vollständige und vervollständigte Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:

„31. Lage der Hubachse(n): ...“

2. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklasse N₃ (vollständige und vervollständigte Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:

„31. Lage der Hubachse(n): ...“

3. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklassen O₁ und O₂ (vollständige und vervollständigte Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:

„31. Lage der Hubachse(n): ...“

4. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklassen O₃ und O₄ (vollständige und vervollständigte Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:

„31. Lage der Hubachse(n): ...“

5. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklasse N₂ (unvollständige Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:

„31. Lage der Hubachse(n): ...“

6. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklasse N₃ (unvollständige Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:

„31. Lage der Hubachse(n): ...“

7. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklassen O₁ und O₂ (unvollständige Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:

„31. Lage der Hubachse(n): ...“

8. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklassen O₃ und O₄ (unvollständige Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:

„31. Lage der Hubachse(n): ...“

9. Der Text der Erläuterungen zu Anhang IX erhält folgende Fassung:

a) Der letzte Satz der Erläuterung a wird gestrichen.

b) Folgender Satz wird Erläuterung e hinzugefügt:

„Bei einem Zentralachsanhänger den waagrechten Abstand zwischen der senkrechten Achse der Kupplung und dem Mittelpunkt der Achse angeben.“

ANHANG IV

Anhang XI der Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. Anhang XI Anlage 2 Nummer 43 erhält folgende Fassung:

„43	Spritzschutzsysteme	Richtlinie 91/226/EWG					x	x	x	x	x	x	x
-----	---------------------	-----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2. Anhang XI Anlage 4 Nummer 43 erhält folgende Fassung:

„43	Spritzschutzsysteme	Richtlinie 91/226/EWG					x	x	x	x	x	x	x
-----	---------------------	-----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3. Hinter Anlage 5 und vor „Bedeutung der Buchstaben“ wird folgende Anlage 6 eingefügt:

„Anlage 6

Anhänger für Schwerlasttransporte

Nummer	Gegenstand	Nummer des Rechtsakts	Anhänger der Klasse O ₄
3	Kraftstoffbehälter/Unterfahrschutz hinten	Richtlinie 70/221/EWG	X
4	Anbringung hinteres Kennzeichen	Richtlinie 70/222/EWG	X
5	Lenkanlagen	Richtlinie 70/311/EWG	X
9	Bremsanlagen	Richtlinie 71/320/EWG	X
10	Funkentstörung (elektromagnetische Verträglichkeit)	Richtlinie 72/245/EWG	X
18	(Vorgeschriebene) Schilder	Richtlinie 76/114/EWG	X
20	Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen	Richtlinie 76/756/EWG	A + N
21	Rückstrahler	Richtlinie 76/757/EWG	X
22	Umriss-, Begrenzungs-, Schluss-, Brems-, Tagfahr- und Seitenmarkierungsleuchten	Richtlinie 76/758/EWG	X
23	Fahrtrichtungsanzeiger	Richtlinie 76/759/EWG	X
24	Beleuchtung für das hintere Kennzeichen	Richtlinie 76/760/EWG	X
28	Nebelschlussleuchten	Richtlinie 77/538/EWG	X
29	Rückfahrcheinwerfer	Richtlinie 77/539/EWG	X
36	Heizung	Richtlinie 2001/56/EG	N/A
42	Seitliche Schutzvorrichtungen	Richtlinie 89/297/EWG	A
43	Spritzschutzsysteme	Richtlinie 91/226/EWG	A

Nummer	Gegenstand	Nummer des Rechtsakts	Anhänger der Klasse O ₄
46	Reifen	Richtlinie 92/23/EWG	I
48	Massen und Abmessungen	Richtlinie 97/27/EG	X
50	Verbindungseinrichtungen	Richtlinie 94/20/EG	X
63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EG) Nr. 661/2009	P/A“

4. „Bedeutung der Buchstaben“ wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe L erhält folgende Fassung:

„L: Die Vorschriften gelten nur für diejenigen Sitze, die zum üblichen Gebrauch während der Fahrt bestimmt sind. An den Rücksitzen sind mindestens Verankerungen für Beckengurte vorgeschrieben. Sitze, die nicht zu benutzen sind, während das Fahrzeug auf der Straße fährt, sind für die Benutzer deutlich zu kennzeichnen, und zwar durch ein Piktogramm oder ein Schild mit entsprechendem Text.“

b) Nach dem Absatz N/A wird folgender Absatz eingefügt

„P/A: Dieser Rechtsakt ist teilweise anwendbar. Sein genauer Geltungsbereich wird in den Durchführungsmaßnahmen zur Verordnung (EG) Nr. 661/2009 festgelegt.“

c) Nach Absatz H wird folgender Absatz eingefügt:

„I: Reifen müssen nach den Vorschriften der UN/ECE-Regelung Nr. 54 typgenehmigt sein, selbst wenn die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs weniger als 80 km/h beträgt.

Die Tragfähigkeitskennzahl kann im Einverständnis mit dem Reifenhersteller an die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Anhängers angepasst werden.“

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 679/2011 DER KOMMISSION**vom 14. Juli 2011****zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 des Rates über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 des Rates vom 20. September 2005 über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 91,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 wurde ein einziger rechtlicher Rahmen für die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums in der Union durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) geschaffen. Dieser Rechtsrahmen wurde durch Durchführungsbestimmungen ergänzt, die mit der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 der Kommission ⁽²⁾ erlassen wurden. Angesichts der bisherigen Erfahrungen und der Probleme, die bei der Durchführung der Entwicklungsprogramme für den ländlichen Raum aufgetreten sind, ist die genannte Verordnung in einigen Punkten zu ändern und durch zusätzliche Durchführungsbestimmungen zu ergänzen.
- (2) Es ist möglich, dass Maßnahmen zur Erzeugung erneuerbarer Energien in landwirtschaftlichen Betrieben gemäß Artikel 26 der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 nicht unter Artikel 42 des Vertrags fallen. Um sicherzustellen, dass die Vorschriften für staatliche Beihilfen im Agrarsektor eingehalten werden, ist eine Sonderbestimmung für Investitionen in die Erzeugung erneuerbarer Energien in landwirtschaftlichen Betrieben festzulegen.
- (3) Gemäß Artikel 27 Absatz 12 der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 kann eine Anpassung der Agrarumwelt- oder Tierschutzverpflichtungen in der Verlängerung der Laufzeit der Verpflichtung bestehen. Um Überschneidungen mit dem folgenden Programmplanungszeitraum zu vermeiden, sollte diese Anpassung am Ende des Prämienzeitraums auslaufen, auf den sich die Zahlungsanträge für 2013 beziehen.
- (4) Gemäß Artikel 47 der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 sind Waldumweltverpflichtungen in der Regel für einen Zeitraum von fünf bis sieben Jahren einzugehen. Um zu verhindern, dass sich verlängerte Verpflichtungen mit dem folgenden Programmplanungszeitraum überschneiden, ist vorzusehen, dass die Mitgliedstaaten eine Verlän-

gerung solcher Verpflichtungen bis zum Ende des Prämienzeitraums gestatten können, auf den sich die Zahlungsanträge für 2013 beziehen.

- (5) Gemäß Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 müssen die Wirtschafts- und Sozialpartner sowie andere Vertreter der Zivilgesellschaft auf der Ebene der Entscheidungsfindung der lokalen Aktionsgruppe mindestens 50 % der lokalen Partnerschaft stellen. Um zu verhindern, dass der öffentliche Sektor die Entscheidungsfindung dominiert, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die lokalen Aktionsgruppen diesen Mindestprozentsatz auch bei den Abstimmungen einhalten. Außerdem sollte gewährleistet sein, dass die Projektträger keinen Einfluss auf die Entscheidung über die Projektauswahl nehmen können. Es sind daher wirksame Schutzvorkehrungen zu treffen, um Interessenkonflikte bei der Bewertung von Projektvorschlägen und der Abstimmung darüber zu vermeiden. Die Transparenz der Entscheidungsfindung sollte auch durch eine angemessene Sichtbarkeit gewährleistet werden.
- (6) Gemäß Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 können für die laufenden Kosten lokaler Aktionsgruppen Vorschüsse gezahlt werden. Wie sich erwiesen hat, sollte es zur Deckung des Liquiditätsbedarfs der lokalen Aktionsgruppen auch möglich sein, Vorschüsse für die Kosten der Kompetenzentwicklung und Sensibilisierung in dem betreffenden Gebiet gemäß Artikel 63 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 zu zahlen.
- (7) Gemäß Artikel 44 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 können die Mitgliedstaaten besondere Maßnahmen ergreifen, um zu vermeiden, dass geringfügige Änderungen der betrieblichen Situation mit Blick auf die eingegangenen Verpflichtungen zu unangemessenen Ergebnissen führen, wie in Bezug auf die Pflicht des Begünstigten, die Beihilfe zurückzuzahlen, wenn eine Verpflichtung von dem Unternehmer eines Teils des Betriebs nicht übernommen wird. Zur Gewährleistung der Rechtssicherheit sollte definiert werden, was als geringfügige Änderung im Falle der Verringerung der Betriebsfläche anzusehen ist.
- (8) Artikel 46 der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 sieht eine Revisionsklausel für die Fälle vor, in denen die Grundanforderungen für bestimmte Maßnahmen geändert werden. Eine Revisionsklausel sollte auch für den Fall vorgesehen werden, dass die Laufzeit einer neuen, für einen Zeitraum von fünf bis sieben Jahren eingegangenen Agrarumwelt-, Tierschutz- oder Waldumweltverpflichtung über das Ende des laufenden Programmplanungszeitraums hinausgeht, um Unstimmigkeiten mit dem für die Zeit nach dem laufenden Programmplanungszeitraum festzulegenden rechtlichen und politischen Rahmen zu vermeiden.

⁽¹⁾ ABl. L 277 vom 21.10.2005, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 368 vom 23.12.2006, S. 15.

- (9) Zur Klarstellung der Anwendung von Artikel 52 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 ist für die finanztechnischen Maßnahmen festzulegen, auf welcher Grundlage der Kofinanzierungssatz angewendet wird.
- (10) Was den Garantiefonds im Rahmen von finanzierungstechnischen Maßnahmen gemäß Kapitel IV Abschnitt 1 Unterabschnitt 3 der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 anbelangt, so ist mit Blick auf eine möglichst effiziente Verwendung der EU-Mittel die Methode zur Berechnung der zuschussfähigen Ausgaben der Vorhaben im Zusammenhang mit solchen Interventionen genauer zu beschreiben.
- (11) Unter Anerkennung der Besonderheiten der ländlichen Entwicklung, die im Wesentlichen mit der geringen Größe der unterstützten Vorhaben zusammenhängen, muss im Hinblick auf eine optimale Hebelwirkung des Finanzierungsinstruments präzisiert werden, wie die finanziellen Mittel, die während des Programmplanungszeitraums in das finanzierungstechnische Vorhaben zurückgeführt werden, wiederzuverwenden sind, und zu unterscheiden zwischen dieser Verwendung der Mittel während des Programmplanungszeitraums und der Wiederwendung der Mittel nach Ablauf der Förderfähigkeit des Entwicklungsprogramms für den ländlichen Raum.
- (12) Angesichts der Art einiger forstwirtschaftlicher Investitionen und der Tatsache, dass die Zahlungen in einigen Fällen flächenbezogen sein können, sollte es möglich sein, zur Berechnung der Höhe der Beihilfe für die Maßnahme gemäß Artikel 27 der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 Standardkosten anstelle des auf Rechnungsstellung basierenden Systems heranzuziehen. Artikel 53 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 ist daher entsprechend anzupassen.
- (13) In Artikel 54 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 sind die Bedingungen festgelegt, unter denen Sachleistungen als zuschussfähige Ausgaben angesehen werden können. Aufgrund der derzeitigen Fassung von Artikel 54 Absatz 1 sind Beiträge in Form von Sachleistungen nur bei Investitionsvorhaben zuschussfähig. Die Erfahrung hat gezeigt, dass diese Bedingung für eine wirksame Durchführung der Maßnahmen zu restriktiv ist. Daher ist vorzusehen, dass Beiträge in Form von Sachleistungen für alle Arten von Vorhaben zuschussfähig sein können.
- (14) Artikel 55 der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 enthält eine Reihe von Bestimmungen, mit denen die zuschussfähigen Ausgaben bei Investitionen abgegrenzt werden. Um die Durchführung dieses Artikels weiter zu klären, sollte der Erwerb von Zahlungsansprüchen ausdrücklich von der Zuschussfähigkeit ausgenommen werden. Auch ist zu präzisieren, dass Ersatzinvestitionen zum Wiederaufbau des landwirtschaftlichen Potenzials nach Naturkatastrophen naturgemäß zuschussfähige Ausgaben sind.
- (15) Um die Wirkung von Vorschusszahlungen im Rahmen der derzeitigen finanziellen Krise zu verstärken und der besonderen Rolle der Regionalbehörden bei der Umsetzung der Politik zur Entwicklung des ländlichen Raums Rechnung zu tragen, sollten auch die Regionalbehörden Zugang zu den in Artikel 56 der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 vorgesehenen Vorschusszahlungen haben.
- (16) Um die Abwicklung der Investitionsvorhaben in der derzeitigen wirtschaftlichen und finanziellen Krise zu erleichtern, wurde der Höchstbetrag für Vorschusszahlungen für Investitionsmaßnahmen in den Jahren 2009 und 2010 auf 50 % angehoben. Um den anhaltenden negativen Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise Rechnung zu tragen, sollte diese höhere Obergrenze bis zum Ende des Programmplanungszeitraums beibehalten werden. Damit die Kontinuität der Durchführung der Entwicklungsprogramme für den ländlichen Raum zwischen Ende 2010 und dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung gewährleistet ist, sollte die betreffende Bestimmung rückwirkend ab dem 1. Januar 2011 gelten.
- (17) Zur Berücksichtigung der relativ geringen Größe von Projekten zur Entwicklung des ländlichen Raums und der Schwierigkeiten für solche Projekte, Banksicherheiten für Vorschusszahlungen zu erhalten, sollten Vorkehrungen getroffen werden, damit solche Sicherheiten durch behördliche Bürgschaften ersetzt werden können.
- (18) Im Hinblick auf eine optimale Verwendung der Vorschüsse sollte es der zuständigen Zahlstelle überlassen sein, festzulegen, wann die Sicherheiten freigegeben werden.
- (19) Die Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 ist daher entsprechend zu ändern.
- (20) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die Entwicklung des ländlichen Raums —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 wird wie folgt geändert:

1. Folgender Artikel 16a wird eingefügt:

„Artikel 16a

Für die Anwendung von Artikel 26 der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 kommen bei Investitionen zur Erzeugung von Wärme und/oder Strom aus erneuerbaren Energieträgern in landwirtschaftlichen Betrieben die Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien nur dann für eine Beihilfe in Betracht, wenn ihre Produktionskapazität nicht größer ist als die Menge Wärme und Strom zusammengenommen, die der landwirtschaftliche Betrieb samt seinem Haushalt jährlich im Durchschnitt verbraucht.

Bei Investitionen zur Herstellung von Biokraftstoffen im Sinne der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) in landwirtschaftlichen Betrieben kommen die Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien nur dann für eine Beihilfe in Betracht, wenn ihre Produktionskapazität nicht größer ist als die Kraftstoffmenge, die der landwirtschaftliche Betrieb jährlich im Durchschnitt verbraucht.

(*) ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16.“

2. Artikel 27 Absatz 12 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Solche Anpassungen können auch in der Verlängerung der Laufzeit der Verpflichtung bestehen. Die Verlängerung kann nicht über das Ende des Zeitraums hinausgehen, auf den sich die Zahlungsanträge für 2013 beziehen.“

3. Folgender Artikel 32a wird eingefügt:

„Artikel 32a

Für die Anwendung von Artikel 47 der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 können die Mitgliedstaaten eine Verlängerung von Waldumweltverpflichtungen bis zum Ende des Zeitraums gestatten, auf den sich die Zahlungsanträge für 2013 beziehen.“

4. Dem Artikel 37 wird folgender Absatz angefügt:

„(5) Für die Anwendung von Artikel 62 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 erfolgt die Entscheidung über die Auswahl von Projekten durch Abstimmung des jeweiligen Entscheidungsgremiums der lokalen Aktionsgruppen, wobei die Wirtschafts- und Sozialpartner sowie andere Vertreter der Zivilgesellschaft gemäß Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe b der genannten Verordnung mindestens 50 % der abgegebenen Stimmen stellen müssen. Bei der Entscheidungsfindung über die Projektauswahl sind geeignete Vorschriften zur Gewährleistung der Transparenz und zur Vermeidung von Interessenkonflikten einzuhalten.“

5. Artikel 38 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten können lokalen Aktionsgruppen auf Antrag einen Vorschuss zahlen. Die Höhe der Vorschüsse darf 20 % der öffentlichen Beihilfen für die Kosten gemäß Artikel 63 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 nicht überschreiten, und die Auszahlung der Vorschüsse ist an die Leistung einer Banksicherheit oder einer gleichwertigen Sicherheit gebunden, die 110 % der Höhe des Vorschusses entspricht. Die Sicherheit wird spätestens am Tag des Abschlusses der lokalen Entwicklungsstrategie freigegeben.

Artikel 24 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 65/2011 der Kommission (*) gilt nicht für Auszahlungen gemäß Unterabsatz 1.

(*) ABl. L 25 vom 28.1.2011, S. 8.“

6. Dem Artikel 44 Absatz 3 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Für die Anwendung von Unterabsatz 1 gilt eine Verringerung der Betriebsfläche um bis zu 10 % der von der Verpflichtung betroffenen Fläche als geringfügige Änderung.“

7. Dem Artikel 46 wird folgender Absatz angefügt:

„Ab 2012 wird eine Revisionsklausel für die gemäß den Artikeln 39, 40 und 47 der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 für einen Zeitraum von fünf bis sieben Jahren eingegangenen Verpflichtungen vorgesehen, die über das Ende des laufenden Programmplanungszeitraums hinausgehen, um ihre Anpassung an den Rechtsrahmen für den folgenden Programmplanungszeitraum zu ermöglichen. Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, bereits 2011 eine solche Revisionsklausel einzuführen. Absatz 2 gilt auch für den vorliegenden Absatz.“

8. Artikel 52 erhält folgende Fassung:

„Artikel 52

(1) Was die in Artikel 51 der vorliegenden Verordnung genannten finanztechnischen Maßnahmen anbelangt, so enthält die Ausgabenerklärung an die Kommission im Sinne von Artikel 26 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1290/2005 die mit der Einrichtung solcher Fonds oder den Beiträgen hierzu zusammenhängenden Gesamtausgaben.

Bei Zahlung des Restbetrags und Abschluss des Entwicklungsprogramms für den ländlichen Raum gemäß Artikel 28 der Verordnung (EG) Nr. 1290/2005 sind die zuschussfähigen Ausgaben jedoch der Gesamtbetrag

a) aller aus jedem der betreffenden Fonds geleisteten Zahlungen für Investitionen in Unternehmen oder aller geleisteten Sicherheiten, einschließlich der von Garantiefonds als Sicherheiten gebundenen Beträge,

b) der zuschussfähigen Verwaltungskosten.

Der anzuwendende Kofinanzierungssatz entspricht dem Kofinanzierungssatz der Maßnahme, zu dem der Fonds beiträgt. Trägt der Fonds zu mehreren Maßnahmen mit unterschiedlichen Kofinanzierungssätzen bei, so werden diese Sätze im Verhältnis zu den jeweiligen zuschussfähigen Ausgaben angewendet.

Die Differenz zwischen dem gemäß Unterabsatz 1 tatsächlich gezahlten ELER-Beitrag und den gemäß Unterabsatz 2 Buchstaben a und b zuschussfähigen Ausgaben wird im Rahmen der Jahresabrechnungen des letzten Jahrs der Programm Durchführung verrechnet. Diese Abrechnungen enthalten die erforderlichen detaillierten Finanzdaten.

(2) Kofinanziert der ELER Vorhaben, die Mittel für zurückzahlbare Investitionen aus Garantiefonds gemäß Artikel 50 der vorliegenden Verordnung umfassen, so wird eine angemessene Ex-ante-Bewertung der voraussichtlichen Verluste vorgenommen, wobei der aktuellen Marktpraxis Rechnung getragen wird, die bei ähnlichen Vorhaben gilt, die für die betreffende Art Investition und den betreffenden Markt durchgeführt werden. Sofern die Entwicklung der Marktbedingungen dies rechtfertigt, können die voraussichtlichen Verluste neu bewertet werden. Diese Bewertung muss in den finanziellen Mitteln zum Ausdruck kommen, die gebunden wurden, um die Sicherheiten einlösen zu können.

(3) Mittel, die während des Programmplanungszeitraums aus Investitionen aus Fonds in das Vorhaben zurückgeführt werden oder die übrig bleiben, nachdem alle Sicherheiten eingelöst wurden, werden vom Fonds nach Maßgabe der Finanzierungsvereinbarung gemäß Artikel 51 Absatz 6 der vorliegenden Verordnung wiederverwendet oder im Rahmen der Jahresabrechnungen verrechnet. Nach Ablauf der Förderfähigkeit des Entwicklungsprogramms für den ländlichen Raum werden Mittel, die aus Investitionen aus Fonds in das Vorhaben zurückgeführt werden oder die übrig bleiben, nachdem alle Sicherheiten eingelöst wurden, von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zugunsten von Einzelunternehmen wieder verwendet.

Der Zinsertrag der Zahlungen von Entwicklungsprogrammen für den ländlichen Raum in Fonds wird gemäß Unterabsatz 1 verwendet.“

9. Artikel 53 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls die Höhe der Beihilfe gemäß den Artikeln 27, 31, 37 bis 41 und 43 bis 49 der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 auf der Grundlage von Standardkosten und Standardannahmen für Einkommensverluste festlegen.“

10. In Artikel 54 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält der Eingangssatz folgende Fassung:

„Beiträge eines öffentlichen oder privaten Begünstigten in Form von Sachleistungen, d. h. die Bereitstellung von Gü-

tern oder Dienstleistungen, für die keine durch Rechnungen oder gleichwertige Belege bescheinigte Barzahlung erfolgt, können zuschussfähige Ausgaben sein, sofern“.

11. Artikel 55 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Bei Investitionen in landwirtschaftlichen Betrieben kann für den Erwerb von Produktionsrechten, Zahlungsansprüchen, Tieren, einjährigen Pflanzen und deren Anpflanzung keine Investitionsbeihilfe gewährt werden.

Einfache Ersatzinvestitionen sind keine zuschussfähigen Ausgaben.

Der Erwerb von Tieren und Ersatzinvestitionen zum Wiederaufbau von durch Naturkatastrophen geschädigten landwirtschaftlichen Potenzials gemäß Artikel 20 Buchstabe b Ziffer vi der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 kann jedoch eine zuschussfähige Ausgabe sein.“

12. Artikel 56 erhält folgende Fassung:

„Artikel 56

(1) Abweichend von Artikel 24 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 65/2011 können die Mitgliedstaaten Beihilfempfinger im Rahmen der Investitionsmaßnahmen auf Antrag einen Vorschuss zahlen. Für die Gewährung dieses Zuschusses kommen als öffentliche Beihilfempfinger nur Kommunen und deren Verbände, Regionalbehörden sowie öffentlich-rechtliche Einrichtungen in Betracht.

(2) Der Vorschuss darf 50 % der sich auf die Investition beziehenden öffentlichen Beihilfe nicht überschreiten und wird erst nach Leistung einer Banksicherheit oder einer entsprechenden Sicherheit in Höhe von 110 % des Vorschussbetrags gezahlt.

Ein Instrument, das von einer Behörde selbst als Bürgschaft bereitgestellt wird, ist als einer in Unterabsatz 1 genannten Sicherheit gleichwertig zu betrachten, sofern sich diese Behörde verpflichtet, den durch die Sicherheit gedeckten Betrag zu leisten, wenn festgestellt wird, dass kein Anspruch auf den gezahlten Vorschuss bestand.

(3) Die Sicherheit kann freigegeben werden, wenn die zuständige Zahlstelle feststellt, dass der Betrag der tatsächlichen Ausgaben, die der öffentlichen Beihilfe für die Investition entsprechen, den Vorschussbetrag überschreitet.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Für Artikel 56 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1974/2006 findet Artikel 1 Nummer 12 ab dem 1. Januar 2011 Anwendung.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 14. Juli 2011

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 680/2011 DER KOMMISSION**vom 14. Juli 2011****zur Festsetzung der Obergrenzen für 2011 für bestimmte Stützungsregelungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 des Rates**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 73/2009 des Rates vom 19. Januar 2009 mit gemeinsamen Regeln für Direktzahlungen im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik und mit bestimmten Stützungsregelungen für Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1290/2005, (EG) Nr. 247/2006, (EG) Nr. 378/2007 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1782/2003⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 51 Absatz 2 Unterabsatz 1, Artikel 69 Absatz 3, Artikel 87 Absatz 3, Artikel 123 Absatz 1, Artikel 128 Absatz 1 Unterabsatz 2 und Absatz 2 Unterabsatz 2 sowie Artikel 131 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Für diejenigen Mitgliedstaaten, die im Jahr 2011 die Betriebsprämienregelung gemäß Titel III der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 anwenden, sind für dieses Jahr die Obergrenzen für jede der in den Artikeln 52, 53 und 54 der genannten Verordnung aufgeführten Zahlungen festzusetzen.
- (2) Für diejenigen Mitgliedstaaten, die im Jahr 2011 von der Möglichkeit nach Artikel 87 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 Gebrauch machen, sind für dieses Jahr die Obergrenzen für die aus der Betriebsprämienregelung ausgeschlossenen Direktzahlungen festzusetzen.
- (3) Für diejenigen Mitgliedstaaten, die im Jahr 2011 von der Möglichkeit nach Artikel 69 Absatz 1 oder Artikel 131 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 Gebrauch machen, sind für dieses Jahr die Obergrenzen für die besondere Stützung gemäß Titel III Kapitel 5 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 festzusetzen.
- (4) Mit Artikel 69 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 werden die Mittel, die für eine gekoppelte Maßnahme gemäß Artikel 68 Absatz 1 Buchstabe a Ziffern i, ii, iii und iv sowie Artikel 68 Absatz 1 Buchstaben b und e verwendet werden dürfen, auf einen Satz von 3,5 % der nationalen Obergrenze gemäß Artikel 40 derselben Verordnung begrenzt. Aus Gründen der Klarheit sollte die Kommission die Obergrenze veröffentlichen, die sich für die betreffenden Maßnahmen aus den von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Beträgen ergibt.
- (5) Gemäß Artikel 69 Absatz 6 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 sind die gemäß Artikel 69 Absatz 7 derselben Verordnung berechneten Beträge in Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 1120/2009 der Kommission vom 29. Oktober 2009 mit Durchführungsbestimmungen zur Betriebsprämienregelung gemäß Titel III der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 des Rates⁽²⁾ festgesetzt worden. Aus Gründen der Klarheit sollte die Kommission die von den Mitgliedstaaten gemeldeten Beträge veröffentlichen, die sie gemäß Artikel 69 Absatz 6 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 verwenden wollen.
- (6) Aus Gründen der Klarheit ist es angezeigt, die Obergrenzen für die Betriebsprämienregelung 2011 zu veröffentlichen, nachdem von den Obergrenzen gemäß Anhang VIII der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 die für die Zahlungen gemäß den Artikeln 52, 53, 54, 68 und 87 derselben Verordnung festgesetzten Obergrenzen abgezogen worden sind. Der Betrag, der von dem genannten Anhang VIII zur Finanzierung der besonderen Stützung gemäß Artikel 68 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 abgezogen werden muss, entspricht dem Unterschied zwischen dem vom Mitgliedstaat mitgeteilten Gesamtbetrag der besonderen Stützung und den mitgeteilten Beträgen zur Finanzierung der besonderen Stützung gemäß Artikel 69 Absatz 6 Buchstabe a derselben Verordnung. Beschließt ein die Betriebsprämienregelung anwendender Mitgliedstaat, die Stützung gemäß Artikel 68 Absatz 1 Buchstabe c zu gewähren, so muss der der Kommission mitgeteilte Betrag bei der Obergrenze für die Betriebsprämienregelung berücksichtigt werden, weil diese Stützung in Form einer Erhöhung des Werts pro Einheit und/oder der Anzahl der Zahlungsansprüche des Betriebsinhabers erfolgt.
- (7) Für diejenigen Mitgliedstaaten, die im Jahr 2011 die Regelung für die einheitliche Flächenzahlung gemäß Titel V Kapitel 2 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 anwenden, sind die jährlichen Finanzrahmen gemäß Artikel 123 Absatz 1 derselben Verordnung festzusetzen.
- (8) Aus Gründen der Klarheit ist es angezeigt, die Höchstbeträge an Mitteln, die den die Regelung für die einheitliche Flächenzahlung anwendenden Mitgliedstaaten 2011 für die Gewährung der gesonderten Zahlung für Zucker gemäß Artikel 126 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 zur Verfügung stehen, auf der Grundlage der Mitteilungen dieser Mitgliedstaaten zu veröffentlichen.
- (9) Aus Gründen der Klarheit ist es angezeigt, die Höchstbeträge an Mitteln, die den die Regelung für die einheitliche Flächenzahlung anwendenden Mitgliedstaaten 2011 für die Gewährung der gesonderten Zahlung für Obst und Gemüse gemäß Artikel 127 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 zur Verfügung stehen, auf der Grundlage der Mitteilungen dieser Mitgliedstaaten zu veröffentlichen.

⁽¹⁾ ABl. L 30 vom 31.1.2009, S. 16.⁽²⁾ ABl. L 316 vom 2.12.2009, S. 1.

- (10) Für diejenigen Mitgliedstaaten, die die Regelung für die einheitliche Flächenzahlung anwenden, sind die Obergrenzen für die Übergangszahlungen für Obst und Gemüse gemäß Artikel 128 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 für das Jahr 2011 auf der Grundlage der Mitteilungen dieser Mitgliedstaaten zu veröffentlichen.
- (11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Direktzahlungen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Die Obergrenzen für das Jahr 2011 gemäß Artikel 51 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 sind in Anhang I der vorliegenden Verordnung festgesetzt.
- (2) Die Obergrenzen für das Jahr 2011 gemäß Artikel 87 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 sind in Anhang II der vorliegenden Verordnung festgesetzt.
- (3) Die Obergrenzen für das Jahr 2011 gemäß Artikel 69 Absatz 3 und Artikel 131 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 sind in Anhang III der vorliegenden Verordnung festgesetzt.
- (4) Die Obergrenzen für das Jahr 2011 für die Stützung gemäß Artikel 68 Absatz 1 Buchstabe a Ziffern i, ii, iii und iv sowie Artikel 68 Absatz 1 Buchstaben b und e der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 sind in Anhang IV der vorliegenden Verordnung festgesetzt.
- (5) Die Beträge, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 69 Absatz 6 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr.

73/2009 zur Deckung der besonderen Stützung im Sinne von Artikel 68 Absatz 1 derselben Verordnung verwendet werden können, sind in Anhang V der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

(6) Die Obergrenzen für das Jahr 2011 für die Betriebsprämienregelung gemäß Titel III der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 sind in Anhang VI der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

(7) Die jährlichen Finanzrahmen für das Jahr 2011 gemäß Artikel 123 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 sind in Anhang VII der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

(8) Die Höchstbeträge der Mittel, die der Tschechischen Republik, Ungarn, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien und der Slowakei für die Gewährung der gesonderten Zahlung für Zucker gemäß Artikel 126 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 für das Jahr 2011 zur Verfügung gestellt werden, sind in Anhang VIII der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

(9) Die Höchstbeträge der Mittel, die der Tschechischen Republik, Ungarn, Polen und der Slowakei für die Gewährung der gesonderten Zahlung für Obst und Gemüse gemäß Artikel 127 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 für das Jahr 2011 zur Verfügung gestellt werden, sind in Anhang IX der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

(10) Die Obergrenzen für das Jahr 2011 gemäß Artikel 128 Absatz 1 Unterabsatz 2 und Absatz 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 sind in Anhang X der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am siebten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 14. Juli 2011

Für die Kommission

Der Präsident

José Manuel BARROSO

ANHANG I

Obergrenzen für die Direktzahlungen gemäß den Artikeln 52, 53 und 54 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009
Kalenderjahr 2011

(1 000 EUR)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Schaf- und Ziegenprämie		855					21 892		600	
Zusätzliche Schaf- und Ziegenprämie							7 184		200	
Mutterkuhprämie	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Zusätzliche Mutterkuhprämie	19 389		26 000			99	9 462			
Sonderprämie für Rinder		33 085						10 077		37 446
Schlachtprämie, ausgewachsene Rinder			47 175				8 657			
Schlachtprämie, Kälber	6 384		560				946			
Tomaten — Artikel 54 Absatz 1				4 017			16 667			
Obst und Gemüse, ausgenommen Tomaten — Artikel 54 Absatz 2				33 025	850					

ANHANG II

Obergrenzen für die Direktzahlungen gemäß Artikel 87 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009
Kalenderjahr 2011

(1 000 EUR)

	Spanien	Frankreich	Italien	Niederlande	Portugal	Finnland
— Beihilfe für Saatgut	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

ANHANG III

**Obergrenzen für die besondere Stützung gemäß Artikel 68 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009
Kalenderjahr 2011**

(1 000 EUR)

Mitgliedstaat	
Belgien	6 389
Bulgarien	19 326
Tschechische Republik	31 826
Dänemark	15 800
Deutschland	2 000
Estland	1 253
Irland	25 000
Griechenland	108 000
Spanien	247 865
Frankreich	456 600
Italien	316 950
Lettland	5 130
Litauen	9 503
Ungarn	77 290
Niederlande	21 965
Österreich	11 900
Polen	40 800
Portugal	32 411
Rumänien	25 545
Slowenien	11 699
Slowakei	11 000
Finnland	47 555
Schweden	3 434
Vereinigtes Königreich	29 800

Anmerkung: Von den Mitgliedstaaten mitgeteilte, in der Obergrenze für die Betriebsprämienregelung inbegriffene Beträge für die Gewährung der Stützung gemäß Artikel 68 Absatz 1 Buchstabe c:
Griechenland: 30 000 000 EUR,
Slowenien: 4 800 000 EUR.

ANHANG IV

Obergrenzen für die Stützung gemäß Artikel 68 Absatz 1 Buchstabe a Ziffern i, ii, iii und iv und Artikel 68 Absatz 1 Buchstaben b und e der Verordnung (EG) Nr. 73/2009**Kalenderjahr 2011***(1 000 EUR)*

Mitgliedstaat	
Belgien	6 389
Bulgarien	19 326
Tschechische Republik	31 826
Dänemark	4 300
Deutschland	2 000
Estland	1 253
Irland	25 000
Griechenland	78 000
Spanien	178 265
Frankreich	272 600
Italien	147 950
Lettland	5 130
Litauen	9 503
Ungarn	46 164
Niederlande	14 000
Österreich	11 900
Polen	40 800
Portugal	19 510
Rumänien	25 545
Slowenien	6 899
Slowakei	11 000
Finnland	47 555
Schweden	3 434
Vereinigtes Königreich	29 800

ANHANG V

Beträge, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 69 Absatz 6 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 zur Deckung der besonderen Stützung im Sinne von Artikel 68 Absatz 1 derselben Verordnung verwendet werden können

Kalenderjahr 2011

(1 000 EUR)

Mitgliedstaat	
Belgien	6 389
Dänemark	15 800
Irland	23 900
Griechenland	70 000
Spanien	144 200
Frankreich	74 000
Italien	144 900
Niederlande	21 965
Österreich	11 900
Portugal	21 700
Slowenien	4 800
Finnland	4 762

ANHANG VI

**Obergrenzen für die Betriebsprämienregelung
Kalenderjahr 2011**

(1 000 EUR)

Mitgliedstaat	
Belgien	508 479
Dänemark	997 381
Deutschland	5 769 994
Irland	1 339 421
Griechenland	2 223 798
Spanien	4 676 132
Frankreich	7 477 752
Italien	4 048 143
Luxemburg	37 679
Malta	4 726
Niederlande	852 443
Österreich	676 748
Portugal	435 505
Slowenien	105 247
Finnland	521 080
Schweden	724 349
Vereinigtes Königreich	3 946 682

ANHANG VII

**Jährliche Finanzrahmen für die Regelung für die einheitliche Flächenzahlung
Kalenderjahr 2011**

(1 000 EUR)

Mitgliedstaat	
Bulgarien	400 035
Tschechische Republik	667 365
Estland	80 656
Zypern	40 902
Lettland	111 260
Litauen	289 729
Ungarn	958 593
Polen	2 280 455
Rumänien	877 278
Slowakei	292 357

ANHANG VIII

**Den Mitgliedstaaten für die Gewährung der gesonderten Zahlung für Zucker gemäß Artikel 126 der Verordnung
(EG) Nr. 73/2009 zur Verfügung gestellte Höchstbeträge**

Kalenderjahr 2011

(1 000 EUR)

Mitgliedstaat	
Tschechische Republik	44 245
Lettland	3 308
Litauen	10 260
Ungarn	41 010
Polen	159 392
Rumänien	5 051
Slowakei	19 289

ANHANG IX

Den Mitgliedstaaten für die Gewährung der gesonderten Zahlung für Obst und Gemüse gemäß Artikel 127 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 zur Verfügung gestellte Höchstbeträge**Kalenderjahr 2011***(1 000 EUR)*

Mitgliedstaat	
Tschechische Republik	414
Ungarn	4 756
Polen	6 715
Slowakei	690

ANHANG X

Obergrenzen für die Übergangszahlungen für Obst und Gemüse gemäß Artikel 128 der Verordnung (EG) Nr. 73/2009**Kalenderjahr 2011***(1 000 EUR)*

Mitgliedstaat	Zypern	Rumänien	Slowakei
Tomaten — Artikel 128 Absatz 1		869	335
Obst und Gemüse, ausgenommen Tomaten — Artikel 128 Absatz 2	3 359		

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 681/2011 DER KOMMISSION**vom 14. Juli 2011****zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) ⁽¹⁾,

gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 der Kommission vom 7. Juni 2011 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates für die Sektoren Obst und Gemüse und Verarbeitungserzeugnisse aus Obst und Gemüse ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 136 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 für die in ihrem Anhang XVI Teil A aufgeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Artikel 136 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind im Anhang der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 15. Juli 2011 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 14. Juli 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche
Entwicklung*

⁽¹⁾ ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 157 vom 15.6.2011, S. 1.

ANHANG

Pauschale Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

(EUR/100 kg)

KN-Code	Drittland-Code ⁽¹⁾	Pauschaler Einfuhrwert
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⁾ Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1833/2006 der Kommission (ABl. L 354 vom 14.12.2006, S. 19). Der Code „ZZ“ steht für „Andere Ursprünge“.

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 682/2011 DER KOMMISSION**vom 14. Juli 2011****über den Mindestzollsatz, der für die erste Teilausschreibung im Rahmen des mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 634/2011 eröffneten Ausschreibungsverfahrens festzusetzen ist**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 187 in Verbindung mit Artikel 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 634/2011 der Kommission ⁽²⁾ wurde eine Dauerausschreibung für das Wirtschaftsjahr 2010/11 für Einfuhren von Zucker des KN-Codes 1701 zu einem ermäßigten Zollsatz eröffnet.
- (2) Gemäß Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 634/2011 setzt die Kommission auf der Grundlage der im Rahmen einer Teilausschreibung eingegangenen Angebote entweder einen Mindestzollsatz je achtstelligen KN-Code fest oder beschließt, keinen Mindestzollsatz festzusetzen.
- (3) Auf der Grundlage der für die erste Teilausschreibung eingegangenen Angebote sollte für keinen der achtstel-

ligen Codes für Zucker des KN-Codes 1701 ein Mindestzollsatz festgesetzt werden.

- (4) Um dem Markt rasch ein Signal zu geben und eine effiziente Verwaltung der Maßnahme zu gewährleisten, sollte diese Verordnung am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten.
- (5) Der Verwaltungsausschuss für die gemeinsame Organisation der Agrarmärkte hat nicht innerhalb der ihm von seinem Vorsitzenden gesetzten Frist Stellung genommen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Für die erste Teilausschreibung im Rahmen des mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 634/2011 eröffneten Ausschreibungsverfahrens, für die die Angebotsfrist am 13. Juli 2011 abgelaufen ist, wird für die achtstelligen Codes für Zucker des KN-Codes 1701 ein Mindestzollsatz gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung festgesetzt bzw. nicht festgesetzt.

*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 14. Juli 2011

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche
Entwicklung*⁽¹⁾ ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.⁽²⁾ ABl. L 170 vom 30.6.2011, S. 21.

ANHANG

Mindestzollsätze*(EUR/Tonne)*

Achtstelliger KN-Code	Mindestzollsatz
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

(—) Keine Festsetzung eines Mindestzollsatzes (alle Angebote abgelehnt).

(X) Keine Angebote.

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 14. Juli 2011

zur Berichtigung der Richtlinie 2010/19/EU zur Änderung der Richtlinie 91/226/EG des Rates und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Zwecke der Anpassung der Vorschriften über Spritzschutzsysteme für bestimmte Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern an den technischen Fortschritt hinsichtlich der Änderung der Anhänge der Richtlinie 2007/46/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2011/415/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie), ⁽¹⁾ insbesondere auf Artikel 39 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Beim Erlass der Richtlinie 2010/19/EU der Kommission vom 9. März 2010 zur Änderung der Richtlinie 91/226/EG des Rates und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Zwecke der Anpassung der Vorschriften über Spritzschutzsysteme für bestimmte Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern an den technischen Fortschritt ⁽²⁾ ist ein Fehler unterlaufen. Mit der Richtlinie 2010/19/EU wurden harmonisierte Vorschriften für Spritzschutzsysteme für alle unter die Richtlinie 91/226/EG des Rates ⁽³⁾ fallenden Fahrzeugklassen eingeführt. Entsprechend wurden die Anhänge IV und XI der Richtlinie 2007/46/EG zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt ebenfalls durch diese Richtlinie geändert. Da diese Anhänge bereits durch die Verordnung (EG) Nr. 1060/2008 der Kommission vom 7. Oktober 2008 zur Ersetzung der Anhänge I, III, IV, VI, VII, XI und XV der

Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) ⁽⁴⁾ ersetzt und durch mehrere Verordnungen geändert worden waren, hätten anschließende Änderungen ebenfalls in Form einer Verordnung erfolgen sollen. Deshalb ist es angezeigt, im Interesse der Rechtssicherheit die Richtlinie 2010/19/EU zu berichtigen.

- (2) Artikel 2 der Richtlinie 2010/19/EU sollte daher gestrichen werden.
- (3) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 2 der Richtlinie 2010/19/EU wird gestrichen.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 14. Juli 2011

Für die Kommission

Der Präsident

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 72 vom 20.3.2010, S. 17.

⁽³⁾ ABl. L 103 vom 23.4.1991, S. 5.

⁽⁴⁾ ABl. L 292 vom 31.10.2008, S. 1.

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 14. Juli 2011

zur Genehmigung bestimmter geänderter Programme zur Tilgung und Überwachung von Tierseuchen und Zoonosen für das Jahr 2011 und zur Änderung des Beschlusses 2010/712/EU hinsichtlich der finanziellen Beteiligung der Union an bestimmten mit dem genannten Beschluss genehmigten Programmen

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2011) 4993)

(2011/416/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Entscheidung 2009/470/EG des Rates vom 25. Mai 2009 über bestimmte Ausgaben im Veterinärbereich⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 27 Absätze 5 und 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Entscheidung 2009/470/EG wurden die Modalitäten der finanziellen Beteiligung der Union an Programmen zur Tilgung, Bekämpfung und Überwachung von Tierseuchen und Zoonosen festgelegt.
- (2) Nach der Entscheidung 2008/341/EG der Kommission vom 25. April 2008 zur Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für nationale Programme zur Tilgung, Bekämpfung und Überwachung bestimmter Tierseuchen und Zoonosen⁽²⁾ müssen die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Programme mindestens die Kriterien erfüllen, die im Anhang der genannten Entscheidung aufgeführt sind, damit sie nach den Finanzvorschriften der Union genehmigt werden können.
- (3) Mit dem Beschluss 2010/712/EU der Kommission vom 23. November 2010 zur Genehmigung der von den Mitgliedstaaten für 2011 und die Folgejahre vorgelegten nationalen Jahres- und Mehrjahresprogramme zur Tilgung, Bekämpfung und Überwachung bestimmter Tierseuchen und Zoonosen sowie der finanziellen Beteiligung der Union⁽³⁾ wurden bestimmte nationale Programme genehmigt und der Kofinanzierungssatz sowie der Höchstbetrag der Finanzhilfe der Union für jedes einzelne von den Mitgliedstaaten vorgelegte Programm festgesetzt.
- (4) Spanien legte ein geändertes Programm für die Überwachung und Tilgung der Blauzungenkrankheit vor, mit dem nach Ausbrüchen dieser Seuche eine Pflicht zur Impfung gegen den Serotyp 8 in bestimmten Regionen eingeführt wird.

- (5) Die Slowakei legte ein geändertes Impfprogramm zur Tilgung der Tollwut vor, mit dem nach Auftreten der Seuche in an Polen angrenzenden Gebieten das Gebiet, in dem Köder ausgebracht werden, erweitert wird.
- (6) Polen und Finnland haben geänderte Programme für die Tilgung der Tollwut vorgelegt, mit denen in bestimmten Gebieten an die Union angrenzender benachbarter Drittländer orale Impfmaßnahmen eingeführt werden, um die Union vor der Wiedereinschleppung der Tollwut durch infizierte wild lebende Tiere, die die gemeinsamen Grenzen überschreiten, zu schützen.
- (7) Die Kommission hat die von Spanien, Polen, der Slowakei und Finnland vorgelegten geänderten Programme sowohl in tierseuchenrechtlicher als auch in finanzieller Hinsicht geprüft. Dies hat ergeben, dass die genannten Programme den einschlägigen Veterinärvorschriften der Union entsprechen, insbesondere den Kriterien gemäß der Entscheidung 2008/341/EG.
- (8) Daher sollten die von Spanien, Polen, der Slowakei und Finnland vorgelegten geänderten Programme genehmigt werden.
- (9) Gemäß dem Beschluss 2010/712/EU kann die Union der Slowakei eine Finanzhilfe für die Maßnahmen zur oralen Impfung gewähren, die im Jahresprogramm zur Tilgung der Tollwut in diesem Mitgliedstaat vorgesehen sind und in Grenzgebieten benachbarter Drittländer durchgeführt werden. Außerdem sieht dieser Beschluss eine Finanzhilfe der Union für Litauen für die Maßnahmen zur oralen Impfung vor, die im Mehrjahresprogramm zur Tilgung der Tollwut in diesem Mitgliedstaat vorgesehen sind und in Grenzgebieten benachbarter Drittländer durchgeführt werden.
- (10) Daher sollte auch eine Finanzhilfe der Union für diejenigen Teile der Programme zur Tilgung der Tollwut in Polen und Finnland vorgesehen werden, die in Grenzgebieten benachbarter an die Union angrenzender Drittländer durchgeführt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 155 vom 18.6.2009, S. 30.

⁽²⁾ ABl. L 115 vom 29.4.2008, S. 44.

⁽³⁾ ABl. L 309 vom 25.11.2010, S. 18.

- (11) Die Genehmigung der von Polen und Finnland vorgelegten geänderten Programme zur Tilgung der Tollwut durch diesen Beschluss wirkt sich auf die Beträge aus, die diese Mitgliedstaaten zur Durchführung der Programme benötigen, welche mit dem Beschluss 2010/712/EU genehmigt wurden. Daher sollten die Höchstbeträge der Finanzhilfen der Union, die für die Programme zur Tilgung der Tollwut in Polen und Finnland mit dem genannten Beschluss genehmigt wurden, entsprechend angepasst werden.
- (12) Der Beschluss 2010/712/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (13) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für die Lebensmittelkette und Tiergesundheit —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Das von Spanien am 1. Februar 2011 vorgelegte geänderte Programm zur Überwachung und Tilgung der Blauzungenkrankheit wird hiermit für den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2011 genehmigt.

Artikel 2

Die von Polen am 5. April 2011, von der Slowakei am 13. Dezember 2010 und von Finnland am 12. April 2011 vorgelegten geänderten Programme zur Tilgung der Tollwut werden hiermit für den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2011 genehmigt.

Artikel 3

Artikel 10 des Beschlusses 2010/712/EU wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 2 erhält Buchstabe c folgende Fassung:

„c) darf folgende Höchstbeträge nicht übersteigen:

- i) 1 800 000 EUR für Bulgarien,
- ii) 620 000 EUR für Estland,

- iii) 1 450 000 EUR für Ungarn,
- iv) 7 110 000 EUR für Polen,
- v) 5 000 000 EUR für Rumänien,
- vi) 700 000 EUR für die Slowakei,
- vii) 200 000 EUR für Finnland.“

2. Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Unbeschadet der Absätze 2 und 3 darf die Finanzhilfe der Union für die Teile des polnischen, slowakischen und finnischen Programms, die außerhalb der Union durchgeführt werden,

- a) nur für Kosten für den Kauf und die Verteilung von oralen Impfstoffen und Ködern gewährt werden,
- b) 100 % betragen und
- c) folgende Beträge nicht übersteigen:
 - i) 630 000 EUR für Polen,
 - ii) 250 000 EUR für die Slowakei und
 - iii) 65 000 EUR für Finnland.“

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 14. Juli 2011

Für die Kommission
John DALLI
Mitglied der Kommission

BERICHTIGUNGEN**Berichtigung des Beschlusses 2011/332/GASP des Rates vom 7. Juni 2011 zur Änderung des Beschlusses 2011/137/GASP über restriktive Maßnahmen angesichts der Lage in Libyen**

(Amtsblatt der Europäischen Union L 149 vom 8. Juni 2011)

Seite 10, Artikel 1, neuer Absatz 2a in Artikel 6 des Beschlusses 2011/137/GASP:

anstatt: „(2a) Das Verbot, Personen oder Organisationen nach Absatz 1 Buchstabe b Gelder, finanzielle Vermögenswerte oder wirtschaftliche Ressourcen zur Verfügung zu stellen, steht, insoweit es für Hafenbehörden gilt, bis zum 15. Juli 2011 der Ausführung von vor dem Inkrafttreten dieses Beschlusses geschlossenen Verträgen nicht entgegen, mit Ausnahme der Verträge, die Erdöl, Erdgas und Raffinerieerzeugnisse betreffen.“

muss es heißen: „(2a) Das Verbot, Personen oder Organisationen nach Absatz 1 Buchstabe b Gelder, finanzielle Vermögenswerte oder wirtschaftliche Ressourcen zur Verfügung zu stellen, steht, insoweit es für Hafenbehörden gilt, bis zum 15. Juli 2011 der Ausführung von vor dem 7. Juni 2011 geschlossenen Verträgen nicht entgegen, mit Ausnahme der Verträge, die Erdöl, Erdgas und Raffinerieerzeugnisse betreffen.“

Abonnementpreise 2011 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 100 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche DVD	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	770 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) DVD	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, DVD, 1 Ausgabe pro Woche	Mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	300 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union*, das in allen EU-Amtssprachen erscheint, kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsvorschriften) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates, veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005, die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen DVD.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zu dem Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen bezogen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Site ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE