

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 185



Edición
en lengua española

Legislación

54° año
15 de julio de 2011

Sumario

II Actos no legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010 ⁽¹⁾.....** 1
- ★ **Reglamento (UE) n° 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) ⁽¹⁾** 30
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) n° 679/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que modifica el Reglamento (CE) n° 1974/2006 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1698/2005 del Consejo relativo a la ayuda al desarrollo rural a través del Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader)** 57
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) n° 680/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, por el que se establecen límites máximos presupuestarios para 2011 aplicables a determinados regímenes de ayuda directa previstos en el Reglamento (CE) n° 73/2009 del Consejo** 62

- Reglamento de Ejecución (UE) n° 681/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

72

Precio: 4 EUR

(continúa al dorso)

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

Reglamento de Ejecución (UE) n° 682/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, relativo a la fijación de un derecho de aduana mínimo en respuesta a la primera licitación parcial prevista en el procedimiento de licitación abierto por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 634/2011	74
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

DECISIONES

2011/415/UE:

★ Decisión de la Comisión, de 14 de julio de 2011, por la que se corrige, en lo relativo a la modificación de los anexos de la Directiva 2007/46/CE, la Directiva 2010/19/UE, que modifica, para adaptarlas al progreso técnico en el ámbito de los sistemas antiproyección de determinadas categorías de vehículos de motor y sus remolques, la Directiva 91/226/CEE del Consejo y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾	76
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

2011/416/UE:

★ Decisión de Ejecución de la Comisión, de 14 de julio de 2011, por la que se aprueban determinados programas modificados de erradicación y vigilancia de enfermedades animales y zoonosis para el año 2011 y se modifica la Decisión 2010/712/UE por lo que respecta a la participación financiera de la Unión en determinados programas aprobados mediante dicha Decisión [notificada con el número C(2011) 4993]	77
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

Corrección de errores

★ Corrección de errores de la Decisión 2011/332/PESC del Consejo, de 7 de junio de 2011, por la que se modifica la Decisión 2011/137/PESC relativa a la adopción de medidas restrictivas en vista de la situación existente en Libia (DO L 149 de 8.6.2011)	79
★ Corrección de errores del Reglamento de Ejecución (UE) n° 620/2011 de la Comisión, de 24 de junio de 2011, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n° 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 166 de 25.6.2011)	79



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) N° 677/2011 DE LA COMISIÓN

de 7 de julio de 2011

por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 11,

Visto el Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 6,

Considerando lo siguiente:

- (1) El objetivo del Reglamento (CE) n° 551/2004 es apoyar el concepto de un espacio aéreo operativo cada vez más integrado en el marco de la política común de transportes y establecer los procedimientos comunes de configuración, planificación y gestión que garanticen el desarrollo eficaz y seguro de la gestión del tránsito aéreo. El objetivo de las funciones de la red debe ser apoyar iniciativas a nivel nacional y a nivel de los bloques funcionales de espacio aéreo.
- (2) Las funciones de la red deben ser un «servicio de interés general» para la red europea de tránsito aéreo y contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo, garantizando el nivel requerido de rendimiento, compatibilidad y coordinación de actividades, incluidas las dirigidas a garantizar un aprovechamiento óptimo de recursos escasos.
- (3) El diseño de la red europea de rutas y la coordinación de recursos escasos, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 551/2004, debe entenderse sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo y de las necesidades de los Estados miembros en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 549/2004.

- (4) La Decisión n° 676/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de marzo de 2002, sobre un marco regulador de la política del espectro radioeléctrico en la Comunidad Europea (Decisión espectro radioeléctrico) ⁽³⁾, establece un marco político y jurídico para ese ámbito.
- (5) Conviene crear una entidad imparcial y competente (el Gestor de la Red) que desempeñe las tareas necesarias para la ejecución de las funciones de la red previstas en el Reglamento (CE) n° 551/2004.
- (6) La red europea de rutas debe estar concebida para optimizar las rutas desde una perspectiva puerta a puerta en todas las fases del vuelo, teniendo especialmente en cuenta la eficiencia del vuelo y los aspectos medioambientales.
- (7) La labor de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de Eurocontrol en el diseño de rutas y la gestión de frecuencias y códigos de transpondedor SSR (radares secundarios de vigilancia) es bien conocida y debe utilizarse como base a la hora de optimizar el desarrollo y explotación de la red a nivel de la Unión.
- (8) Conviene respetar las obligaciones de los Estados miembros con respecto a la OACI en lo que atañe al diseño de rutas y la gestión de frecuencias y códigos de transpondedor SSR y aplicarlas de manera más eficaz a la red, con la coordinación y el apoyo del Gestor de la Red.
- (9) La atribución de espectro radioeléctrico se realiza en el contexto de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Los Estados miembros son responsables de indicar las necesidades de la aviación civil y de utilizar después de forma óptima los recursos atribuidos al tránsito aéreo general.
- (10) La OACI ha elaborado orientaciones pertinentes para las funciones de código de transpondedor SSR y de radiofrecuencia y aplica un sistema de registro de las asignaciones de frecuencias destinadas al tránsito aéreo general en la región europea de la OACI, gestionado actualmente por Eurocontrol.

⁽¹⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

⁽³⁾ DO L 108 de 24.4.2002, p. 1.

- (11) El Reglamento (CE) n° 551/2004 impone la obligación de adoptar medidas de ejecución a fin de coordinar y armonizar los procesos y procedimientos encaminados a aumentar la eficiencia de la gestión de las frecuencias aeronáuticas, y una función central de coordinación de la identificación temprana y resolución de las necesidades de frecuencias para apoyar el diseño y la gestión de la red.
- (12) Puesto que la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) forma parte integrante de las funciones de la red, es preciso establecer un vínculo adecuado con el Reglamento (UE) n° 255/2010 de la Comisión, de 25 de marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo ⁽¹⁾.
- (13) La eficiencia en la gestión de la red depende de que se inicien inmediatamente las funciones de la red, por lo que los Estados miembros ya han confiado a Eurocontrol la ejecución de la ATFM.
- (14) Es conveniente confiar a una única entidad la tarea de coordinar las diferentes funciones de la red, a fin de desarrollar soluciones de optimización coherentes a corto y largo plazo a nivel de la red, acordes con los objetivos de rendimiento. No obstante, las funciones de la red deben ser desempeñadas por el Gestor de la Red y a nivel de los Estados miembros y de los bloques funcionales de espacio aéreo, con arreglo a las responsabilidades que establece el presente Reglamento.
- (15) El Gestor de la Red debe participar en aspectos de los planes, acciones y rendimiento de la gestión del tráfico aéreo (ATM) de los Estados miembros o de los bloques funcionales de espacio aéreo, sobre todo cuando cabe esperar que ello tenga o pueda tener repercusiones importantes en el rendimiento de la red.
- (16) Los sucesos ligados a la erupción del volcán Eyjafjalla de abril de 2010 mostraron la necesidad de crear una entidad central que asuma la coordinación de la gestión de las medidas paliativas adoptadas a nivel local, regional y de la red, a fin de garantizar una respuesta adecuada a futuras situaciones de crisis que afecten al tránsito aéreo.
- (17) Conviene coordinar las funciones de la red y las operaciones organizadas a nivel de los bloques funcionales de espacio aéreo.
- (18) Debe consultarse a las partes interesadas a nivel nacional, de los bloques funcionales de espacio aéreo y de la red.
- (19) Dado que los aeropuertos que son puntos de entrada y salida en la red constituyen elementos decisivos para el funcionamiento global de esta, las funciones de la red deben concertarse, a través del Observatorio de Capacidad Aeroportuaria de la Unión, con los operadores aeroportuarios que actúan como coordinadores en tierra, con el objetivo de optimizar la capacidad sobre el terreno, mejorando de esta forma la capacidad global de la red.
- (20) Las funciones de la red deben aplicarse sin perjuicio del Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios ⁽²⁾.
- (21) Teniendo debidamente en cuenta la eficacia de las operaciones militares, la cooperación y la coordinación entre civiles y militares revisten la máxima importancia para alcanzar los objetivos fijados. Si bien las decisiones relativas al contenido, el alcance o el desarrollo de las operaciones y entrenamientos militares, ejecutados en el marco del régimen de Tránsito Aéreo Operacional, no pertenecen al ámbito de competencia de la Unión, es importante abordar las interfaces entre estas operaciones y las que contempla el presente Reglamento, en aras de la seguridad y la eficiencia mutua.
- (22) Las funciones de la red deben entenderse sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento (CE) n° 549/2004 para la salvaguarda de los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa o la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo, previsto en el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 551/2004.
- (23) Las funciones de la red deben ofrecerse con una buena relación coste/eficacia, evitando en particular la duplicación de esfuerzos, de manera que, en el contexto del presente Reglamento, los recursos humanos y financieros necesarios en los Estados miembros sean menores, o al menos no superiores, que antes del nombramiento del Gestor de la Red.
- (24) La Comisión debe garantizar una supervisión adecuada del Gestor de la Red.
- (25) El nivel de los requisitos de seguridad de las funciones de la red debe ser comparable al de los requisitos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (la Agencia) en materia de prestación de servicios de navegación aérea. Deben establecerse estos requisitos, así como los relativos a la supervisión de la seguridad.
- (26) La toma en consideración y la participación de terceros países en el establecimiento y aplicación de las funciones de la red contribuirán a la dimensión paneuropea del cielo único europeo.
- (27) Las funciones de la red deben poder ampliarse, de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 551/2004.
- (28) La ejecución de las funciones de la red debe estar sujeta a objetivos específicos de rendimiento que hacen necesario que el Reglamento (UE) n° 691/2010 de la Comisión, de 29 de julio de 2010, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de la red y que modifica el Reglamento (CE) n° 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea ⁽³⁾ deba modificarse en consecuencia. Estos objetivos de rendimiento podrán ampliarse sobre la base de la experiencia adquirida con la ejecución del sistema de evaluación del rendimiento.

⁽¹⁾ DO L 80 de 26.3.2010, p. 10.

⁽²⁾ DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

⁽³⁾ DO L 201 de 3.8.2010, p. 1.

- (29) El Reglamento (EU) n° 691/2010 debe, por tanto, modificarse en consecuencia.
- (30) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del cielo único.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM), de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 551/2004, a fin de optimizar el uso del espacio aéreo en el cielo único europeo y de garantizar que los usuarios del espacio aéreo puedan volar en las trayectorias preferidas, permitiendo al mismo tiempo el máximo acceso al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea.

2. A efectos de gestión de la red, el presente Reglamento se aplicará en particular a los Estados miembros, la Agencia Europea de Seguridad Aérea («la Agencia»), los usuarios del espacio aéreo, los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores aeroportuarios, los coordinadores de franjas aeroportuarias y las organizaciones operativas, a nivel nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo.

3. De conformidad con el artículo 1, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 551/2004 y sin perjuicio de la explotación de aeronaves de Estado, en virtud del artículo 3 del Convenio de Chicago sobre aviación aérea civil, los Estados miembros aplicarán el presente Reglamento al espacio aéreo del que sean responsables en las regiones EUR y AFI de la OACI.

4. De conformidad con el artículo 13 del Reglamento (CE) n° 549/2004, el presente Reglamento no impedirá que los Estados miembros apliquen cuantas medidas sean necesarias para la salvaguarda de los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 549/2004.

Asimismo, se entenderá por:

- 1) «operador aeroportuario»: el «organismo de gestión de un aeropuerto» a tenor de lo definido en el artículo 2, letra j), del Reglamento (CEE) n° 95/93;
- 2) «coordinador de franjas aeroportuarias»: la función establecida en los aeropuertos coordinados en aplicación del Reglamento (CEE) n° 95/93;
- 3) «diseño del espacio aéreo»: proceso destinado a contribuir al logro de los objetivos de rendimiento relacionados con la red y a atender a las necesidades de los usuarios del espacio aéreo, así como a garantizar o a aumentar el nivel de seguridad establecido y a reforzar la capacidad del espacio aéreo y el rendimiento medioambiental, merced al desarrollo y aplicación de técnicas y capacidades avanzadas de navegación, a la mejora de la red de rutas y la sectorización asociada, a la optimización de las estructuras del espacio aéreo y a los procedimientos ATM de mejora de la capacidad;
- 4) «espacio aéreo reservado»: volumen definido de espacio aéreo que se reserva temporalmente para el uso exclusivo o específico de determinadas categorías de usuarios;
- 5) «restricción del espacio aéreo»: volumen definido de espacio aéreo dentro del cual pueden llevarse a cabo en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves («zona peligrosa»); o el espacio aéreo situado sobre el territorio o las aguas territoriales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas («zona restringida»); o el espacio aéreo situado sobre el territorio o las aguas territoriales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de aeronaves («zona prohibida»);
- 6) «estructura del espacio aéreo»: volumen específico de espacio aéreo previsto para garantizar la explotación segura y óptima de las aeronaves;
- 7) «utilización del espacio aéreo»: manera en que se utiliza el espacio aéreo en términos operativos;
- 8) «representante de los usuarios del espacio aéreo»: cualquier persona jurídica o entidad que represente los intereses de una o varias categorías de usuarios de los servicios de navegación aérea;
- 9) «banda de frecuencia aeronáutica»: inscripción en el Cuadro de atribución de bandas de frecuencias del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT de una banda de frecuencias determinada en la que se realizan asignaciones de frecuencias para el tránsito aéreo general;
- 10) «sector ATC»: volumen definido de espacio aéreo en el cual la responsabilidad del control del tránsito aéreo corresponde a uno o varios controladores en un momento determinado;
- 11) «ruta aérea de servicio (ruta ATS)»: parte específica de la estructura del espacio aéreo que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo;
- 12) «coordinación civil/militar»: interacción entre las autoridades y componentes civiles y militares de la gestión del tránsito aéreo, necesaria para garantizar un uso seguro, eficiente y armonioso del espacio aéreo;
- 13) «ruta condicional» (CDR): ruta ATS que solamente está disponible para la planificación de vuelos y para utilización en determinadas condiciones;
- 14) «toma de decisiones en colaboración»: proceso en el que las decisiones se toman sobre la base de una interacción y consulta constantes con los Estados miembros, las partes interesadas operativas y otros agentes, según el caso;
- 15) «crisis de la red»: situación de incapacidad de prestar servicios de navegación aérea al nivel requerido que da lugar a una importante pérdida de capacidad de la red, o a un importante desequilibrio entre la capacidad de la red y la demanda, o a un fallo grave en el flujo de información en una o varias partes de la red a raíz de una situación inusual o imprevista;

- 16) «Plan de mejora de la red europea de rutas»: plan elaborado por el Gestor de la Red en coordinación con las partes interesadas operativas que incluye el resultado de sus actividades operativas con respecto al diseño de la red de rutas a corto y medio plazo, de conformidad con los principios rectores del Plan estratégico de la red;
- 17) «espacio aéreo de rutas libres»: espacio aéreo específico dentro del cual los usuarios pueden planificar sus rutas libremente entre un punto de entrada y un punto de salida sin referencia a la red de rutas ATS;
- 18) «asignación de frecuencias»: autorización concedida por un Estado miembro para utilizar una radiofrecuencia o un canal de radiofrecuencias en determinadas condiciones;
- 19) «impacto en la red»: en el contexto de la función de radiofrecuencia establecida en el anexo II, situación en la que una asignación de radiofrecuencias degradará, obstruirá o interrumpirá el funcionamiento de una o varias asignaciones de radiofrecuencias de la red, o impedirá el uso óptimo de las bandas de frecuencia aeronáuticas dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento;
- 20) «múltiples opciones de ruta»: posibilidad para el usuario del espacio aéreo de elegir entre varios itinerarios en la red de rutas ATS;
- 21) «terceros países»: Estados no pertenecientes a la UE que son miembros de Eurocontrol, han celebrado un acuerdo con la Unión para la aplicación del cielo único europeo o participan en un bloque funcional de espacio aéreo;
- 22) «Gestor de la Red»: organismo creado en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 551/2004 para desempeñar las funciones previstas en dicho artículo y en el presente Reglamento;
- 23) «Plan de operaciones de la red»: plan elaborado por el Gestor de la Red en coordinación con las partes interesadas operativas para organizar sus actividades operativas a corto y medio plazo, de conformidad con los principios rectores del Plan estratégico de la red; para la parte del Plan de operaciones de la red referida específicamente al diseño de la red europea de rutas (DRER), incluye el Plan de mejora de la red europea de rutas;
- 24) «Plan estratégico de la red»: plan elaborado por el Gestor de la Red, en consonancia con el Plan Maestro ATM europeo y en coordinación con los Estados miembros y las partes interesadas operativas, que define los principios rectores del funcionamiento de la red y su perspectiva a largo plazo;
- 25) «organización operativa»: organización responsable de la prestación de servicios de ingeniería y servicios técnicos en apoyo de los servicios de tránsito aéreo, comunicación, navegación o vigilancia;
- 26) «requisitos operativos»: requisitos de la red en términos de seguridad, capacidad y eficiencia;
- 27) «partes interesadas operativas»: los usuarios civiles y militares del espacio aéreo, los proveedores civiles y militares de

servicios de navegación aérea, los operadores aeroportuarios, los coordinadores de franjas aeroportuarias y las organizaciones operativas, así como cualquier otro grupo de partes interesadas que se considere pertinente en las diferentes funciones;

- 28) «configuración de sector»: régimen de combinación de sectores organizados y mejor situados para satisfacer los requisitos operativos y la disponibilidad del espacio aéreo;
- 29) «ruta solicitada por el usuario»: encaminamiento deseable declarado por los explotadores de aeronaves en la fase de diseño del espacio aéreo para atender a sus necesidades.

CAPÍTULO II

ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LAS FUNCIONES DE LA RED

Artículo 3

Establecimiento del Gestor de la Red

1. A fin de desempeñar las tareas necesarias para la ejecución de las funciones previstas en el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 551/2004 y en los anexos del presente Reglamento, se creará una entidad competente e imparcial (el Gestor de la Red).

2. La duración del mandato del Gestor de la Red coincidirá con los períodos de referencia del sistema de evaluación del rendimiento previstos en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento (UE) n° 691/2010. El mandato tendrá una duración suficiente para permitir que la realización de estas funciones alcance su pleno desarrollo. No deberá ser inferior a dos períodos de referencia y podrá renovarse.

3. El nombramiento del Gestor de la Red se efectuará mediante una decisión de la Comisión, previa consulta al Comité del cielo único, de conformidad con el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 549/2004 y, a más tardar, tres meses después de la adopción del presente Reglamento. Dicha decisión incluirá los términos y condiciones del nombramiento, incluidos los relativos a la financiación y su revocación. La Comisión evaluará el cumplimiento de dichas condiciones al final de cada período de referencia mencionado en el apartado 2.

4. El Gestor de la Red desempeñará las funciones siguientes:

- a) diseño de la red europea de rutas con arreglo a lo dispuesto en el anexo I;
- b) la coordinación de recursos escasos, en particular:
 - i) las radiofrecuencias en las bandas de frecuencia aeronáuticas, utilizadas por el tránsito aéreo general, que figuran en el anexo II, y
 - ii) los códigos de transpondedor SSR que figuran en el anexo III.

La Comisión podrá confiar otras funciones adicionales al Gestor de la Red en virtud del artículo 6, apartado 3 o apartado 4, letra c), del Reglamento (CE) n° 551/2004.

5. El Gestor de la Red desempeñará también la función ATFM a que se refiere el artículo 6, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 551/2004 y el Reglamento (UE) n° 255/2010.

Artículo 4

Tareas del Gestor de la Red

1. Para facilitar el desempeño de las funciones enumeradas en el artículo 3, el Gestor de la Red realizará las siguientes tareas, con vistas a la mejora continua de las operaciones de la red en el cielo único europeo que contribuyen a los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea, previstos en el Reglamento (UE) n° 691/2010, concretamente:

- a) elaborar, mantener y aplicar el Plan estratégico de la red que se especifica en el artículo 5, de conformidad con el sistema de evaluación del rendimiento previsto en el Reglamento (UE) n° 691/2010 y el Plan Maestro ATM europeo, teniendo en cuenta los planes de navegación aérea de la OACI;
- b) detallar el Plan estratégico de la red a través de un Plan de operaciones de la red, tal como se especifica en el artículo 6, abordando en particular los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea referidos a períodos de tres a cinco años, anuales, estacionales, semanales y diarios;
- c) elaborar el diseño integrado de la red europea de rutas que figura en el anexo I;
- d) desempeñar la función central de coordinación de las radiofrecuencias, contemplada en el artículo 6, apartado 4, letra b), del Reglamento (CE) n° 551/2004 y que figura en el anexo II del presente Reglamento;
- e) coordinar la mejora del proceso de atribución de códigos de transpondedor SSR que se establece en el anexo III;
- f) organizar la gestión y el ejercicio de las funciones y ejecutar, en particular, las obligaciones de la dependencia central de ATFM;
- g) aplicar un enfoque consolidado y coordinado a todas las actividades operativas y de planificación de la red, entre ellas el seguimiento y la mejora de su rendimiento global;
- h) proporcionar apoyo en la gestión de las crisis de la red;
- i) apoyar a las diferentes partes interesadas operativas, en el cumplimiento de las obligaciones que les incumben, en el despliegue de sistemas y procedimientos en materia de servicios de gestión del tránsito aéreo y/o navegación aérea (ATM/ANS), de conformidad con el Plan Maestro ATM europeo;
- j) asistir a las entidades habilitadas para la investigación de accidentes e incidentes en la aviación civil, o para el análisis de los mismos, cuando así lo soliciten, en el contexto del Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, y

k) garantizar la coordinación con otras regiones y terceros países que no participen en las labores del Gestor de la Red.

2. El Gestor de la Red contribuirá a la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 691/2010.

3. Para cumplir su cometido, el Gestor de la Red garantizará:

- a) la disponibilidad, la explotación y la puesta en común de herramientas, procesos y datos coherentes, a fin de facilitar la toma de decisiones en colaboración a nivel de la red, incluidos, entre otros, los sistemas de gestión de datos y de tratamiento de los planes de vuelo;
- b) la facilitación y la coordinación entre las partes interesadas operativas y el apoyo a las mismas en el despliegue y la aplicación de los planes y las medidas conexas relacionadas con la red tras la toma de decisiones en colaboración;
- c) la coordinación operativa, la optimización, la interoperabilidad y la interconectividad adecuadas en su ámbito de competencia;
- d) la coordinación de las propuestas de modificación de los documentos de la OACI pertinentes en relación con las funciones de la red;
- e) la notificación, de conformidad con el artículo 20, de todos los aspectos relacionados con el rendimiento operativo, incluidos los recursos escasos, y
- f) una comunicación adecuada con otros modos de transporte.

4. El Gestor de la Red responderá a las solicitudes específicas de información, asesoramiento, análisis o realización de otras tareas secundarias similares ligadas a sus diversas funciones que le dirija la Comisión o la Agencia.

Artículo 5

Plan estratégico de la red

1. Para orientar su perspectiva a largo plazo, el Gestor de la Red elaborará, mantendrá y aplicará un Plan estratégico de la red, que se alineará con el período de referencia previsto en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento (UE) n° 691/2010. Contendrá el plan y los objetivos de rendimiento para el siguiente período de referencia y presentará las perspectivas para futuros períodos de referencia.

2. El Plan estratégico de la red proporcionará la información que se establece en el anexo IV.

3. La finalidad del Plan estratégico de la red será alcanzar los objetivos de rendimiento fijados para las funciones de la red por el Reglamento (UE) n° 691/2010.

⁽¹⁾ DO L 295 de 12.11.2010, p. 35.

4. El Plan estratégico de la red se actualizará en caso necesario.

Artículo 6

Plan de operaciones de la red

1. Para aplicar el Plan estratégico de la red a nivel operativo, el Gestor de la Red elaborará un Plan de operaciones de la red detallado.
2. El Plan de operaciones de la red proporcionará la información que se establece en el anexo V.
3. El Plan de operaciones de la red adoptará medidas para alcanzar en particular los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea, tal como se establecen en el Reglamento (UE) nº 691/2010, referidos a períodos de tres a cinco años, anuales, estacionales, semanales y diarios.
4. El Plan de operaciones de la red incluirá las necesidades militares si los Estados miembros las comunican.
5. El Plan de operaciones de la red incluirá el Plan de mejora de la red europea de rutas y el equivalente para las radiofrecuencias y los códigos de transpondedor SSR.
6. El Plan de operaciones de la red señalará los condicionamientos operativos, los cuellos de botella, las medidas de mejora y las soluciones correctivas o atenuantes.
7. Los proveedores de servicios de navegación aérea, los bloques funcionales de espacio aéreo y los operadores aeroportuarios velarán por que sus planes operativos se ajusten al Plan de operaciones de la red. El Gestor de la Red garantizará la coherencia del Plan de operaciones de la red.
8. El Plan de operaciones de la red se actualizará periódicamente, teniendo en cuenta todas las novedades pertinentes en las necesidades y requisitos de las funciones de la red.

Artículo 7

Competencias del Gestor de la Red

1. Sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros, el Gestor de la Red adoptará, en el marco del ejercicio de sus tareas, las medidas individuales que se deriven de la toma de decisiones en colaboración. Estas medidas serán aplicadas por las partes afectadas.
2. Cuando las responsabilidades de los Estados miembros impidan la adopción de tales medidas, el Gestor de la Red remitirá la cuestión a la Comisión para proceder a un análisis más detenido.
3. Asimismo, el Gestor de la Red recomendará medidas sobre otras cuestiones que requiera el funcionamiento de la red.
4. El Gestor de la Red adoptará, en su ámbito de competencia, medidas destinadas a velar por el cumplimiento de los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea a que se refiere el artículo 9 del Reglamento (UE) nº 691/2010.
5. El Gestor de la Red recopilará, consolidará y analizará todos los datos pertinentes señalados en los anexos I a VI.

Transmitirá estos datos a la Comisión, a la AESA o al Organismo de evaluación del rendimiento previsto en el Reglamento (UE) nº 691/2010.

Artículo 8

Relaciones con las partes interesadas operativas

1. A fin de ejercer sus tareas de seguimiento y mejora del rendimiento global de la red, el Gestor de la Red establecerá estructuras de trabajo adecuadas, con arreglo al artículo 15, con las partes interesadas operativas.
2. Las partes interesadas operativas velarán por que las medidas aplicadas a nivel local o de los bloques aéreos funcionales sean compatibles con las adoptadas a nivel de la red a través de la toma de decisiones en colaboración.
3. Las partes interesadas operativas facilitarán al Gestor de la Red los datos enumerados en los anexos I a VI, dentro de los plazos que se fijen y cumpliendo los requisitos de integridad o exactitud acordados con el Gestor de la Red para su entrega.
4. Las partes interesadas operativas a las que afecten las medidas individuales adoptadas por el Gestor de la Red de conformidad con el artículo 7, apartado 1, podrán solicitar la revisión de las mismas dentro de los cinco días siguientes a su fecha de adopción. La solicitud de revisión no implicará la suspensión de las medidas individuales.
5. El Gestor de la Red confirmará o modificará las medidas en cuestión en un plazo de cinco días hábiles o de 48 horas en caso de crisis de la red.

Artículo 9

Relaciones con los Estados miembros

1. En el ejercicio de sus tareas, el Gestor de la Red tendrá debidamente en cuenta las responsabilidades de los Estados miembros.
2. Los Estados miembros informarán al Gestor de la Red en caso de que su soberanía y sus responsabilidades impidan la adopción de medidas individuales conforme a lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1.
3. Cuando los Estados miembros se vean afectados por cuestiones operativas relacionadas con las funciones de la red, participarán en la toma de decisiones en colaboración y aplicarán a nivel nacional las conclusiones acordadas en este proceso.

Artículo 10

Relaciones con los bloques funcionales de espacio aéreo

1. Los Estados miembros velarán por que exista una estrecha cooperación y coordinación entre el bloque funcional de espacio aéreo y el Gestor de la Red en lo que respecta, en situaciones como en la planificación estratégica, la gestión táctica de la afluencia y la capacidad diarias.
2. A fin de facilitar la interconectividad operativa entre los bloques funcionales de espacio aéreo, el Gestor de la Red establecerá, en estrecha cooperación con todos ellos, interfaces, procedimientos y procesos armonizados, incluidos cambios en aspectos relacionados con las actividades del Gestor de la Red.

3. Los Estados miembros que cooperen en un bloque funcional de espacio aéreo velarán por que se expresen opiniones consolidadas sobre las funciones de la red.

4. Los proveedores de servicios de navegación aérea que cooperen en un bloque funcional de espacio aéreo velarán por que se expresen opiniones consolidadas en lo que respecta a las cuestiones operativas de las funciones de la red.

5. Antes de que se establezca un bloque funcional de espacio aéreo, los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea cooperarán de forma que se expresen opiniones consolidadas sobre los aspectos relativos a las actividades del Gestor de la Red.

Artículo 11

Cooperación civil-militar

1. El Gestor de la Red velará por que existan estructuras adecuadas que permitan y faciliten una coordinación satisfactoria con las autoridades militares nacionales.

2. Los Estados miembros velarán por que las instancias militares participen adecuadamente en todas las actividades relacionadas con las funciones de la red.

3. Los Estados miembros velarán por que los proveedores militares de servicios de navegación aérea y los usuarios militares del espacio aéreo estén debidamente representados en todas las estructuras operativas de trabajo y consulta establecidas por el Gestor de la Red.

4. La función de diseño de la red europea de rutas se ejecutará sin perjuicio de las reservas o restricciones de un volumen de espacio aéreo para uso exclusivo o específico por los Estados miembros. El Gestor de la Red impulsará y coordinará la disponibilidad de rutas condicionales a través de estas zonas, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2150/2005 de la Comisión ⁽¹⁾.

Artículo 12

Requisitos generales aplicables a las funciones de la red

El Gestor de la Red velará por el cumplimiento de los requisitos generales aplicables a las funciones de la red que se establecen en el anexo VI. Dichos requisitos se aplicarán desde la fecha de adopción de la decisión de nombramiento y el Gestor de la Red deberá atenerse a los mismos a más tardar doce meses después de dicha fecha.

CAPÍTULO III

GOBERNANZA DE LAS FUNCIONES DE LA RED

Artículo 13

Toma de decisiones en colaboración

1. Las funciones de la red se gestionarán mediante una toma de decisiones en colaboración.

2. Este proceso comprenderá:

- a) un proceso de consulta con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14;
- b) estructuras y procesos de trabajo detallados para las operaciones, conforme a lo dispuesto en el artículo 15.

3. A fin de adoptar las medidas relativas a la gobernanza de las funciones de la red y supervisar su ejecución, el Gestor de la Red creará un consejo de administración de la Red, conforme a lo dispuesto en el artículo 16.

4. Cuando el Gestor de la Red considere que una o varias de las partes obstaculizan su tarea, se remitirá el asunto al consejo de administración de la Red para que se pronuncie al respecto.

Artículo 14

Proceso de consulta

1. Se establecerá un proceso para organizar consultas adecuadas y regulares con los Estados miembros y las partes interesadas operativas.

2. Las consultas se referirán a las estructuras de trabajo detalladas, previstas en el artículo 15, el Plan estratégico de la red, el Plan de operaciones de la red, los avances registrados en la aplicación de los planes, los informes destinados a la Comisión y cuestiones operativas, según el caso.

3. El proceso de consulta podrá variar en función de la naturaleza de las diferentes funciones de la red. A fin de que puedan abordarse cuestiones reglamentarias, los Estados miembros participarán en el proceso cuando sea necesario.

4. Cuando las partes interesadas no queden satisfechas con la consulta, el asunto se remitirá en primer lugar a la estructura de consulta adecuada para la función en cuestión. Cuando el asunto no se pueda resolver a este nivel, se remitirá al consejo de administración de la Red para que se pronuncie al respecto.

Artículo 15

Estructuras y procesos de trabajo detallados para las operaciones

1. El Gestor de la Red establecerá estructuras y procesos de trabajo detallados a fin de abordar los aspectos operativos y de planificación, teniendo especialmente en cuenta la especificidad y los requisitos de las diferentes funciones de la red que se indican en los anexos I a VI.

2. El Gestor de la Red velará por que estas estructuras y procesos detallados de trabajo contengan disposiciones relativas a la notificación de las partes interesadas afectadas.

3. Estas estructuras y procesos detallados de trabajo deben respetar la separación entre la prestación de servicios y las cuestiones reglamentarias y garantizar la participación de los Estados miembros en caso necesario.

Artículo 16

Consejo de administración de la Red

1. El consejo de administración de la Red será responsable de:

- a) aprobar el Plan estratégico de la red antes de su adopción, de conformidad con el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 549/2004;
- b) aprobar los planes de operaciones de red anuales y para un período de tres a cinco años;

⁽¹⁾ DO L 342 de 24.12.2005, p. 20.

- c) aprobar los procesos de toma de decisiones en colaboración, los procesos de consulta y las estructuras y procesos detallados de trabajo para las operaciones en las funciones de la red, previo dictamen favorable del Comité del cielo único;
- d) aprobar el reglamento interno de la Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea previsto en el artículo 18, apartado 4, previo dictamen favorable del Comité del cielo único;
- e) realizar el seguimiento de los avances en la aplicación de los planes y corregir cualquier posible desviación con respecto a los planes iniciales;
- f) realizar el seguimiento del proceso de consulta de las partes interesadas operativas;
- g) realizar el seguimiento de las actividades relacionadas con la gestión de las funciones de la red;
- h) realizar el seguimiento de las actividades del Gestor de la Red relacionadas con las crisis de la red;
- i) aprobar el informe anual mencionado en el artículo 20; este informe se referirá, entre otras cosas, a la aplicación del Plan estratégico de la red y del Plan de operaciones de la red;
- j) abordar cuestiones que no se hayan resuelto a nivel de la función de red en cuestión;
- k) determinar si el Gestor de la Red dispone de las competencias, los recursos y la imparcialidad adecuados para desempeñar con independencia las tareas que se le asignen, incluidas las disposiciones en materia de protección, responsabilidad y contingencia;
- l) aprobar el presupuesto anual del Gestor de la Red, previo dictamen favorable del Comité del cielo único;
- m) aprobar su reglamento interno, previo dictamen favorable del Comité del cielo único;
- n) abordar cualquier otro asunto que considere pertinente.
2. Los miembros del consejo de administración de la Red con derecho a voto serán los siguientes:
- a) un representante de los proveedores de servicios de navegación aérea por bloque funcional de espacio aéreo ya establecido o por establecer, con un total de cuatro votos para todos los proveedores de servicios de navegación aérea;
- b) cuatro representantes de los usuarios civiles comerciales y no comerciales del espacio aéreo;
- c) dos representantes de los operadores aeroportuarios;
- d) dos representantes de los medios militares como proveedores de servicios de navegación aérea y usuarios del espacio aéreo.
3. Serán también miembros del consejo de administración de la Red:
- a) el presidente, nombrado sobre la base de su competencia y conocimientos técnicos, a propuesta de la Comisión, a partir de las propuestas de los miembros con derecho a voto del consejo de administración de la Red, y previo dictamen favorable del Comité del cielo único;
- b) un representante de la Comisión;
- c) un representante de Eurocontrol;
- d) un representante del Gestor de la Red.
4. Cada miembro tendrá un suplente.
5. Los miembros con derecho a voto del consejo de administración de la Red serán nombrados a propuesta de sus organizaciones, previo dictamen favorable del Comité del cielo único.
6. La Comisión podrá nombrar como asesores a expertos independientes y reconocidos, que desempeñarán sus funciones a título personal y representarán una amplia gama de disciplinas que engloben los principales aspectos de las funciones de la red. Los Estados que participen en la labor del Gestor de la Red propondrán candidatos al efecto.
7. Los miembros enumerados en el apartado 3, letras a), b) y c), estarán facultados para rechazar las propuestas que puedan afectar a:
- a) la soberanía y responsabilidades de los Estados miembros, en lo que respecta en particular al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, de conformidad con el artículo 13 del Reglamento (CE) n° 549/2004;
- b) la compatibilidad de las actividades del consejo de administración de la Red con los objetivos del presente Reglamento;
- c) la imparcialidad y equidad del consejo de administración de la Red.
8. Los documentos contemplados en el apartado 1 serán adoptados por el consejo de administración de la Red por mayoría simple de sus miembros con derecho a voto.
9. Cuando no sea posible alcanzar un acuerdo sobre cuestiones de gran importancia para la red, el consejo de administración de la Red remitirá el asunto a la Comisión para que adopte las medidas necesarias. La Comisión informará al Comité del cielo único.

Artículo 17

Función del Comité del cielo único

1. El Gestor de la Red remitirá las cuestiones reglamentarias a la Comisión, que informará al Comité del cielo único.
2. El Comité del cielo único emitirá su dictamen sobre:
- a) el nombramiento del Gestor de la Red;
- b) el nombramiento del presidente del consejo de administración de la Red;

- c) el nombramiento de los miembros con derecho a voto del consejo de administración de la Red;
- d) el reglamento interno del consejo de administración de la Red;
- e) el Plan estratégico de la red y, en particular, los objetivos de este Plan, en una fase temprana;
- f) el presupuesto anual del Gestor de la Red;
- g) el reglamento interno de la Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea;
- h) los procesos de toma de decisiones en colaboración, los procesos de consulta y las estructuras y procesos detallados de trabajo para las operaciones en las funciones de la red.

3. El Comité del cielo único podrá asesorar a la Comisión cuando se le informe de que el consejo de administración de la Red no puede alcanzar un acuerdo sobre cuestiones de gran importancia para la red.

CAPÍTULO IV

GESTIÓN DE LAS CRISIS DE LA RED

Artículo 18

Creación de la Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea

1. Para la gestión de las crisis de la red se crea una Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea (en lo sucesivo, «la CCCAE»).
2. Los miembros permanentes de la CCCAE serán los siguientes: un representante del Estado miembro que ocupe la Presidencia del Consejo, un representante de la Comisión, un representante de la Agencia, un representante de Eurocontrol, un representante del ámbito militar, un representante de los proveedores de servicios de navegación aérea, un representante de los aeropuertos y un representante de los usuarios del espacio aéreo.
3. La composición de la CCCAE podrá incluir a expertos, en casos concretos, en función de la naturaleza de la crisis.
4. La CCCAE elaborará su reglamento interno para su adopción por el consejo de administración de la Red.
5. El Gestor de la Red pondrá a disposición los recursos necesarios para la creación y el funcionamiento de la CCCAE.

Artículo 19

Responsabilidades del Gestor de la Red y de la CCCAE

1. El Gestor de la Red, en conjunción con los miembros de la CCCAE, será responsable de activar y desactivar esta Célula.
2. El Gestor de la Red, con el apoyo de la CCCAE, será responsable de:
 - a) coordinar la gestión de la respuesta a las crisis de la red, de conformidad con el reglamento interno de la CCCAE, lo que implicará una cooperación estrecha con las estructuras correspondientes de los Estados miembros;

- b) apoyar la puesta en marcha y la coordinación de los planes de contingencia a nivel de los Estados miembros;
- c) elaborar las medidas atenuantes a nivel de la red que garanticen una respuesta rápida a esas situaciones de crisis de la red, a fin de proteger y garantizar la seguridad y continuidad del funcionamiento de la red; con este fin, el Gestor de la Red:
 - i) realizará un seguimiento permanente de la situación de la red en caso de crisis,
 - ii) garantizará una gestión y comunicación eficaces de la información, mediante la difusión de datos precisos, actualizados y coherentes que faciliten la aplicación de los principios y procesos de gestión del riesgo en los procesos de toma de decisiones,
 - iii) facilitará la recogida organizada y la conservación centralizada de esos datos;

- d) señalar, en su caso, a la Comisión, a la Agencia o a los Estados miembros las posibilidades de ayuda adicional para la atenuación de la crisis, en particular los contactos con los explotadores de otros modos de transporte que puedan encontrar y aplicar soluciones intermodales, y
- e) realizar el seguimiento de la recuperación y sostenibilidad de la red e informar al respecto.

CAPÍTULO V

SEGUIMIENTO, ELABORACIÓN DE INFORMES Y SUPERVISIÓN

Artículo 20

Seguimiento y elaboración de informes

1. El Gestor de la Red instaurará un proceso de seguimiento permanente de:
 - a) el rendimiento operativo de la red;
 - b) las medidas adoptadas y los resultados en materia de rendimiento obtenidos por las partes interesadas operativas y los Estados, y
 - c) la eficacia y la eficiencia de cada una de las funciones a que se refiere el presente Reglamento.
2. El seguimiento permanente detectará las posibles desviaciones con respecto al Plan estratégico de la red y a los planes de operaciones de la red. Las partes interesadas operativas colaborarán con el Gestor de la Red para asistirle en esta tarea de seguimiento, entre otras cosas facilitando datos.
3. El Gestor de la Red presentará cada año un informe a la Comisión y a la Agencia sobre las medidas adoptadas en el ejercicio de sus tareas. El informe abordará cada una de las funciones de la red y la situación global de la misma, y deberá guardar una estrecha relación con el contenido del Plan estratégico de la red y el Plan de operaciones de la red. La Comisión informará al Comité del cielo único.

Artículo 21

Supervisión del Gestor de la Red

La Comisión, asistida por la Agencia en las cuestiones relativas a la seguridad, garantizará la supervisión del Gestor de la Red, en particular por lo que se refiere a los requisitos previstos en el presente Reglamento y otros actos legislativos de la Unión. La Comisión presentará, cada año o cuando se le solicite, un informe al Comité del cielo único.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 22

Relaciones con terceros países

Los terceros países, junto con sus partes interesadas operativas, podrán participar en la labor del Gestor de la Red.

Artículo 23

Financiación del Gestor de la Red

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para financiar las funciones de la red confiadas al Gestor de la Red, sobre la base de las tarifas de navegación aérea. El Gestor de la Red fijará sus costes de manera transparente.

Artículo 24

Responsabilidad

El Gestor de la Red deberá adoptar las medidas necesarias para cubrir la responsabilidad derivada de la ejecución de sus tareas. El método empleado al efecto deberá ser acorde con las pérdidas y daños potenciales en cuestión, teniendo en cuenta la situación jurídica del Gestor de la Red y el nivel de cobertura de los seguros comerciales disponibles.

Artículo 25

Reexamen

A más tardar el 31 de diciembre de 2013, y periódicamente a partir de dicha fecha, la Comisión reexaminará la ejecución efectiva de las funciones de la red, teniendo debidamente en cuenta los períodos de referencia del sistema de evaluación del rendimiento previsto en el Reglamento (UE) n° 691/2010.

Artículo 26

Modificaciones del Reglamento (UE) n° 691/2010

El Reglamento (UE) n° 691/2010 queda modificado como sigue:

1) En el artículo 3, apartado 3, se añade la letra m) siguiente:

«m) la evaluación del plan de rendimiento del Gestor de la Red, incluida su coherencia con los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea.».

2) Se inserta el artículo 5 bis siguiente:

«Artículo 5 bis

Gestor de la Red

1. El Gestor de la Red establecido por el artículo 3 del Reglamento (UE) n° 677/2011 (*) desempeñará las siguientes tareas en relación con el sistema de evaluación del rendimiento:

- a) ayudar a la Comisión proporcionándole los datos necesarios para la preparación de los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea antes de los períodos de referencia y para la realización del seguimiento durante el período de referencia; en particular, el Gestor de la Red llamará la atención de la Comisión sobre cualquier disminución persistente y significativa del rendimiento operativo;
- b) de conformidad con el artículo 20, apartado 5, proporcionar a la Comisión todos los datos enumerados en el anexo IV;
- c) ayudar a los Estados miembros y a los proveedores de servicios de navegación aérea a alcanzar sus objetivos de rendimiento durante los períodos de referencia, y
- d) elaborar un plan de rendimiento, que será adoptado en el marco del Plan estratégico de la red antes del inicio de cada período de referencia. Este plan de rendimiento deberá hacerse público y:
 - i) contener un objetivo de rendimiento medioambiental, que será coherente con el objetivo de rendimiento a nivel de la Unión Europea para la totalidad del período de referencia, con valores anuales que se utilizarán con fines de seguimiento,
 - ii) contener objetivos de rendimiento para otros ámbitos de rendimiento clave pertinentes, que sean coherentes con los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea para la totalidad del período de referencia, con valores anuales que se utilizarán con fines de seguimiento,
 - iii) contener una descripción de las acciones previstas para cumplir los objetivos,
 - iv) contener, en caso necesario o si así lo decide la Comisión, objetivos e indicadores de rendimiento clave adicionales.

(*) DO L 185 de 15.7.2011, p. 1»

3) En el artículo 17, se añade el apartado 2 bis siguiente:

«2 bis. La Comisión se encargará del seguimiento de la aplicación del plan de rendimiento del Gestor de la Red. Si los objetivos no se cumplieren durante el período de referencia, la Comisión aplicará las medidas adecuadas que se especifican en el plan de rendimiento para corregir la situación. A tal fin, se utilizarán los valores anuales que figuren en el plan.».

4) En el anexo III, los puntos 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. Medio ambiente

Diseño de rutas: no aplicable durante el primer período de referencia. Durante el segundo, se evaluará el procedimiento de diseño de rutas utilizado en el plan de rendimiento y su coherencia con el proceso de desarrollo del Plan de mejora de la red europea de rutas, elaborado por el Gestor de la Red.

4. Capacidad

Nivel de retrasos: comparación entre el nivel de retrasos ATFM en ruta previsto en los planes de rendimiento y un valor de referencia determinado por el procedimiento de planificación de capacidad de Eurocontrol y el Plan de operaciones de la red del Gestor de la Red.».

Artículo 27

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 7 de julio de 2011.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO I

FUNCIÓN DE DISEÑO DE LA RED EUROPEA DE RUTAS (DRER)

PARTE A

Objetivo

1. La función del DRER será:
 - a) la ejecución de un Plan de mejora de la red europea de rutas, a fin de que el tránsito aéreo se desarrolle en condiciones de seguridad y eficiencia, teniendo debidamente en cuenta el impacto ambiental;
 - b) el fomento, en el marco del Plan de la mejora de la red europea de rutas, el desarrollo de una estructura de espacio aéreo que ofrezca el nivel requerido de seguridad, capacidad, flexibilidad, capacidad de respuesta, rendimiento medioambiental y prestación sin interrupción de servicios eficientes de navegación aérea, teniendo en cuenta debidamente las necesidades de protección y defensa;
 - c) la garantía de la interconectividad y la interoperabilidad regionales de la red europea de rutas dentro de la región EUR de la OACI y con las regiones OACI limítrofes.
2. La elaboración del Plan de mejora de la red europea de rutas se basará en un proceso de toma de decisiones en colaboración. El Plan de mejora de la red europea de rutas constituirá la parte del Plan de operaciones de la red referida específicamente al DRER y presentará disposiciones de aplicación de la parte relativa al DRER del Plan estratégico de la red.
3. Los Estados miembros seguirán siendo responsables del desarrollo detallado, la aprobación y el establecimiento de las estructuras del espacio aéreo del que sean responsables.

PARTE B

Principios de planificación

1. Sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo y de sus necesidades en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, el Gestor de la Red, los Estados miembros, los terceros países, los usuarios del espacio aéreo, los bloques funcionales de espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea, en el marco de los bloques funcionales de espacio aéreo o a título individual, elaborarán el Plan de mejora de la red europea de rutas, mediante un proceso de toma de decisiones en colaboración, aplicando al mismo tiempo los principios de diseño del espacio aéreo establecidos en el presente anexo. El Plan de mejora de la red europea de rutas deberá cumplir los objetivos de rendimiento fijados para el Gestor de la Red en el sistema de evaluación del rendimiento.
2. El proceso de toma de decisiones en colaboración se sustentará en estructuras de trabajo detalladas y adecuadas, de carácter permanente, que el Gestor de la Red establecerá a nivel de expertos con la participación de todas las partes interesadas. Las estructuras de consulta se organizarán con una periodicidad que refleje las necesidades de la función de diseño de la red europea de rutas.
3. Para garantizar una conectividad adecuada del Plan de mejora de la red europea de rutas, el Gestor de la Red y los Estados miembros incluirán a terceros países en el proceso de toma de decisiones en colaboración previsto en el artículo 22. Se garantizará una cooperación adecuada entre el Gestor de la Red y sus estructuras de trabajo detalladas a nivel de expertos para la elaboración del Plan de mejora de la red europea de rutas y las estructuras de trabajo pertinentes a nivel de expertos de la OACI que se ocupan de las mejoras de la red de rutas en la interfaz.
4. El Plan de mejora de la red europea de rutas es un plan renovable que deberá reflejar todos los elementos necesarios para garantizar que el espacio aéreo europeo se diseñe como entidad única y cumpla los objetivos de rendimiento aplicables.
5. Dicho plan deberá incluir:
 - a) principios generales comunes, complementados con especificaciones técnicas para el diseño del espacio aéreo;
 - b) las necesidades militares de espacio aéreo;
 - c) una red concertada de rutas europeas y, cuando sea viable, una estructura de espacio aéreo de rutas libres, destinada a satisfacer todas las necesidades de los usuarios, con detalles relativos a todos los proyectos de modificación del espacio aéreo;

- d) normas de utilización y disponibilidad de la red de rutas y del espacio aéreo de rutas libres;
 - e) indicaciones sobre la sectorización recomendada del control del tránsito aéreo (ATC) en apoyo de la estructura de espacio aéreo ATS que diseñarán, decidirán y aplicarán los Estados miembros;
 - f) orientaciones para la gestión del espacio aéreo;
 - g) un calendario de desarrollo detallado;
 - h) el calendario para un ciclo común de publicación y aplicación, a través del Plan de operaciones de la red, y
 - i) una síntesis de la situación actual y prevista de la red, incluido el rendimiento previsto sobre la base de los planes actuales y acordados.
6. El Gestor de la Red velará por que existan estructuras adecuadas en todas las actividades, que permitan la coordinación civil/militar en el proceso de toma de decisiones en colaboración.
7. El Gestor de la Red, los Estados miembros, los bloques funcionales de espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea, en el marco de los bloques funcionales de espacio aéreo o a título individual, garantizarán una integración coherente de los proyectos de diseño del espacio aéreo adoptados mediante un proceso de toma de decisiones en colaboración en el Plan de mejora de la red europea de rutas.
8. Los Estados miembros y los bloques funcionales de espacio aéreo velarán por que, antes de su aplicación, los proyectos de diseño del espacio aéreo a nivel nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo sean compatibles y coherentes con el Plan de mejora de la red europea de rutas y se coordinen con los Estados a los que afecten y con el Gestor de la Red.
9. Entre la información relativa a las modificaciones de los proyectos que requerirán una comprobación de su compatibilidad y que deberán ponerse a disposición del Gestor de la Red, cabe citar las siguientes:
- a) modificaciones en el trazado de las rutas;
 - b) modificaciones en la dirección de las rutas;
 - c) modificaciones en la finalidad de las rutas;
 - d) descripción del espacio aéreo de rutas libres, incluidas las normas de utilización asociadas;
 - e) disponibilidad y normas de utilización de las rutas;
 - f) modificaciones en los límites de sector verticales u horizontales;
 - g) adición o supresión de puntos significativos;
 - h) modificaciones en la utilización del espacio aéreo transfronterizo;
 - i) modificaciones en las coordenadas de puntos significativos;
 - j) modificaciones que afecten a la transferencia de datos;
 - k) modificaciones que afecten a los datos publicados en las publicaciones de información aeronáutica;
 - l) modificaciones que afecten a las cartas de acuerdo en relación con el diseño y la utilización del espacio aéreo.
10. El Gestor de la Red y los Estados miembros elaborarán, en el contexto del presente anexo y mediante el proceso de toma de decisiones en colaboración, propuestas comunes para la modificación de los documentos pertinentes de la OACI. En particular, en el caso de los documentos de la OACI relativos a las rutas ATS sobre alta mar, los Estados miembros aplicarán los procedimientos de coordinación de la OACI que sean aplicables.
11. El Gestor de la Red, los Estados miembros, los usuarios del espacio aéreo, los operadores aeroportuarios, los bloques funcionales de espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea, en el marco de los bloques funcionales de espacio aéreo o a título individual, revisarán permanentemente, mediante el proceso de toma de decisiones en colaboración, el Plan de mejora de la red europea de rutas, a fin de tener en cuenta la evolución de las necesidades en materia de espacio aéreo. Se garantizará una coordinación permanente con las autoridades militares.

PARTE C

Principios de diseño del espacio aéreo

1. Con la elaboración del Plan de mejora de la red europea de rutas, el Gestor de la Red, los Estados miembros, los terceros países, los bloques funcionales de espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea, en el marco de los bloques funcionales de espacio aéreo o a título individual, deberán respetar, dentro del proceso de toma de decisiones en colaboración, los siguientes principios de diseño del espacio aéreo:
 - a) el establecimiento y la configuración de las estructuras de espacio aéreo se basarán en requisitos operativos, con independencia de las fronteras nacionales o de los bloques funcionales de espacio aéreo o de las fronteras de las regiones de información de vuelo (FIR) y no estarán vinculados necesariamente al nivel de división entre el espacio aéreo superior y el espacio aéreo inferior;
 - b) el diseño de las estructuras de espacio aéreo deberá ser un proceso transparente que muestre las decisiones tomadas y su justificación, mediante la toma en consideración de los requisitos de todos los usuarios, conciliando al mismo tiempo los aspectos relativos a la seguridad, la capacidad y el medio ambiente, y teniendo en cuenta debidamente las necesidades nacionales y militares en materia de protección;
 - c) la demanda de tráfico actual y prevista, a nivel local y de la red, y los objetivos de rendimiento se tendrán en cuenta en el Plan de mejora de la red europea de rutas, con vistas a satisfacer las necesidades de los principales flujos de tráfico y aeropuertos;
 - d) garantizar la conectividad vertical y horizontal, incluido el espacio aéreo terminal y la estructura del espacio aéreo en la interfaz;
 - e) la posibilidad de que los vuelos se realicen siguiendo, o acercándose lo más posible a, las rutas y perfiles de vuelo solicitados por el usuario en la fase en ruta del vuelo;
 - f) la aceptación de todas las propuestas de estructura del espacio aéreo para su evaluación y posible desarrollo, incluido el espacio aéreo de rutas libres, las múltiples opciones de ruta y las CDR, enviadas por las partes interesadas que tengan un requisito operativo en esa zona;
 - g) el diseño de estructuras de espacio aéreo, en particular el espacio aéreo de rutas libres y los sectores ATC, deberá tener en cuenta las estructuras de espacio aéreo existentes o propuestas, destinadas a actividades que necesiten una reserva o restricción del espacio aéreo. Con este fin, solo se establecerán estructuras conformes con la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo (FUA). Deberá garantizarse la armonización y coherencia de estas estructuras en la mayor medida posible en toda la red europea;
 - h) el desarrollo del diseño del sector ATC se iniciará con las alineaciones de las rutas o flujos de tráfico requeridas en el marco de un proceso iterativo que garantizará la compatibilidad entre rutas o flujos y sectores;
 - i) los sectores ATC se diseñarán para permitir la construcción de configuraciones de sector que se adecuen a los flujos de tráfico y sean adaptables y proporcionados a una demanda de tráfico variable;
 - j) se establecerán acuerdos en materia de prestación de servicios en los casos en que, por motivos operativos, deban diseñarse sectores ATC a través de las fronteras nacionales o de los bloques funcionales de espacio aéreo o de los límites FIR.
2. El Gestor de la Red, los Estados miembros, los bloques funcionales de espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea, en el marco de los bloques funcionales de espacio aéreo o a título individual, velarán, mediante un proceso de toma de decisiones en colaboración, por que se apliquen los siguientes principios en relación con la utilización del espacio aéreo y la gestión de la capacidad:
 - a) las estructuras de espacio aéreo se planificarán con el fin de facilitar una gestión y utilización flexibles y oportunas del espacio aéreo en lo que respecta a las opciones de encaminamiento, los flujos de tráfico, los sistemas de configuración de sector y la configuración de otras estructuras de espacio aéreo;
 - b) las estructuras de espacio aéreo deberán dar cabida al establecimiento de opciones de ruta adicionales, garantizando al mismo tiempo su compatibilidad (consideraciones de capacidad y limitaciones de diseño del sector).

PARTE D

Seguimiento permanente de los resultados de rendimiento de la red

1. Para garantizar mejoras regulares del rendimiento, el Gestor de la Red, en estrecha cooperación con los Estados, los bloques funcionales de espacio aéreo y las partes interesadas operativas, procederá periódicamente a un análisis de la eficacia de las estructuras de espacio aéreo establecidas.

2. Este análisis se referirá, entre otras cosas, a:
- a) la evolución de la demanda de tráfico;
 - b) el rendimiento y las limitaciones en términos de capacidad y eficiencia de los vuelos a nivel de los Estados, de los bloques funcionales de espacio aéreo o de la red;
 - c) la evaluación de los aspectos relacionados con la utilización del espacio aéreo desde el punto de vista civil y militar;
 - d) la evaluación de la sectorización y de las configuraciones de sector utilizadas;
 - e) la evaluación de la integridad y de la continuidad de las estructuras de espacio aéreo, y
 - f) la notificación a la Comisión de las cuestiones en las que las medidas de mejora necesarias exceden del ámbito de competencia del Gestor de la Red.
-

ANEXO II

FUNCIÓN DE RADIOFRECUENCIAS

PARTE A

Requisitos aplicables a la ejecución de la función

1. Los Estados miembros nombrarán a una persona, autoridad u organización competente como gestor nacional de las frecuencias, con la responsabilidad de velar por que las asignaciones de frecuencias se realicen, modifiquen y liberen de conformidad con el presente Reglamento. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y al Gestor de la Red su nombre y dirección a más tardar cuatro meses después de la adopción del presente Reglamento.
2. El Gestor de la Red preparará y coordinará los aspectos estratégicos en materia de espectro relacionados con la red, que deberán documentarse debidamente en el Plan estratégico de la red y en el Plan de operaciones de la red. El Gestor de la Red asistirá a la Comisión y a los Estados miembros en la preparación de posiciones comunes en el ámbito de la aviación a fin de coordinar las contribuciones de los Estados miembros en los foros internacionales y, en particular, la Conferencia Europea de Administraciones de Correos y Telecomunicaciones (CEPT) y la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).
3. A instancia de uno o varios gestores de frecuencias nacionales, el Gestor de la Red emprenderá las acciones necesarias junto con la Comisión y la CEPT para resolver los problemas que pudieran plantearse con otros sectores industriales.
4. Los gestores nacionales de frecuencias comunicarán al Gestor de la Red los casos de interferencias radioeléctricas que afecten a la red europea de tránsito aéreo. El Gestor de la Red registrará estos casos y contribuirá a su evaluación. Previa solicitud de un gestor nacional de frecuencias, el Gestor de la Red coordinará o proporcionará todo el apoyo necesario para resolver o atenuar estas situaciones, incluida la adopción de medidas con la Comisión y la CEPT.
5. El Gestor de la Red elaborará y llevará un registro central en el que se almacenarán todos los datos relativos a la asignación de radiofrecuencias que se detallan en el punto 14.
6. Los Estados miembros utilizarán el registro central para cumplir sus obligaciones administrativas en materia de registro de la asignación de frecuencias que les impone la OACI.
7. El Gestor de la Red y los gestores nacionales de frecuencias desarrollarán y mejorarán los procedimientos de gestión de las frecuencias, los criterios de planificación, los conjuntos de datos y los procesos, a fin de optimizar el uso y la ocupación del espectro radioeléctrico por el tránsito aéreo general. Previa solicitud de uno o varios Estados miembros, el Gestor de la Red los propondrá también a nivel regional.
8. Cuando sea necesario asignar frecuencias, el interesado presentará una solicitud al gestor nacional de frecuencias correspondiente, con todos los datos y justificaciones pertinentes.
9. Los gestores nacionales de frecuencias y el Gestor de la Red evaluarán y clasificarán por orden de prioridad las solicitudes de frecuencias sobre la base de los requisitos operativos y de los criterios acordados. Por otro lado, el Gestor de la Red determinará su impacto en la red en conjunción con los gestores nacionales de frecuencias. El Gestor de la Red establecerá esos criterios en consulta con los gestores nacionales de frecuencias dentro de los doce meses siguientes a la adopción del presente Reglamento y los mantendrá y actualizará ulteriormente en caso necesario.
10. En caso de que tenga un impacto en la red, el Gestor de la Red determinará la frecuencia o frecuencias adecuadas para satisfacer la solicitud, teniendo en cuenta los requisitos siguientes:
 - a) la necesidad de prestar servicios de infraestructura de comunicaciones, navegación y vigilancia en condiciones de seguridad;
 - b) la necesidad de optimizar la utilización de los recursos limitados del espectro radioeléctrico;
 - c) la necesidad de garantizar un acceso rentable, justo y transparente al espectro;
 - d) los requisitos operativos del solicitante o solicitantes y de las partes interesadas operativas;
 - e) las previsiones en cuanto a la futura demanda de espectro radioeléctrico, y
 - f) las disposiciones contenidas en el *EUR Frequency Management Manual* (Manual de gestión de frecuencias EUR) de la OACI.

11. En caso de que no tenga un impacto en la red, los gestores nacionales de frecuencias determinarán la frecuencia o frecuencias adecuadas para satisfacer la solicitud, teniendo en cuenta los requisitos del punto 10.
12. Cuando no pueda satisfacerse una solicitud de frecuencia, los gestores nacionales de frecuencias podrán solicitar al Gestor de la Red que emprenda una búsqueda de frecuencias específica. A fin de encontrar una solución para los gestores nacionales de frecuencias, el Gestor de la Red podrá, con la ayuda de estos, proceder a un examen específico de la situación del uso de las frecuencias en la zona geográfica en cuestión.
13. El gestor nacional de frecuencias asignará la frecuencia o frecuencias determinadas en los puntos 10, 11 o 12.
14. El gestor nacional de frecuencias consignará cada asignación en el registro central indicando la siguiente información:
 - a) los datos definidos en el *EUR Frequency Management Manual* de la OACI, en particular los datos operativos y técnicos asociados pertinentes;
 - b) los requisitos de datos mejorados, de conformidad con el punto 7;
 - c) una descripción del uso operativo de la asignación de frecuencias;
 - d) los datos de contacto de la parte interesada operativa que se beneficie de la asignación.
15. Cuando se proceda a la asignación de frecuencias al solicitante, el gestor nacional de frecuencias precisará las condiciones de uso. Como mínimo, estas condiciones especificarán que la asignación de frecuencias:
 - a) seguirá siendo válida en la medida en que se utilicen para satisfacer los requisitos operativos descritos por el solicitante;
 - b) podrá ser objeto de una solicitud de desplazamiento de frecuencia y que dicho desplazamiento deberá llevarse a cabo dentro de un plazo limitado, y
 - c) estará sujeta a modificación cuando se modifique el uso operativo descrito por el solicitante.
16. Los gestores nacionales de frecuencias velarán por que todo desplazamiento, modificación o liberación de frecuencias que sean necesarios se realicen dentro del plazo acordado y por que el registro central se actualice en consecuencia. Los gestores nacionales de frecuencias enviarán al Gestor de la Red una justificación adecuada cuando estas acciones no puedan realizarse.
17. Los gestores nacionales de frecuencias garantizarán la disponibilidad de los datos operativos, técnicos y administrativos a que se refiere el punto 14, correspondientes a todas las asignaciones de frecuencias utilizadas en la red europea de tránsito aéreo, a más tardar el 31 de diciembre de 2011.
18. El Gestor de la Red y los gestores nacionales de frecuencias procederán a un seguimiento y evaluación de las bandas de frecuencias y de las asignaciones de frecuencias en el sector de la aviación, basándose en procedimientos transparentes, a fin de velar por que se utilicen de manera correcta y eficiente. El Gestor de la Red establecerá esos procedimientos en consulta con los gestores nacionales de frecuencias a más tardar dentro de los doce meses siguientes a la adopción del presente Reglamento, y los mantendrá y actualizará ulteriormente en caso necesario. En particular, el Gestor de la Red señalará cualquier discrepancia entre el registro central, el objetivo operativo y el uso real de la asignación de frecuencias. El Gestor de la Red notificará al gestor nacional de frecuencias las mencionadas discrepancias para su resolución, dentro de un plazo acordado.
19. El Gestor de la Red garantizará la disponibilidad de herramientas comunes que faciliten la planificación, la coordinación, el registro, la auditoría y la optimización a nivel nacional y central. Se desarrollarán, en particular, herramientas que faciliten el análisis de los datos del registro central, a fin de realizar el seguimiento de la eficiencia de la función y de diseñar y aplicar el proceso de optimización de frecuencias mencionado en el punto 7.

PARTE B

Requisitos aplicables a la organización de la función

1. El proceso de toma de decisiones en colaboración entre los gestores nacionales de frecuencias y el Gestor de la Red se basará en modalidades sujetas a la aprobación del consejo de administración de la Red, con arreglo al artículo 16 del presente Reglamento, una vez emitido dictamen positivo del Comité del cielo único, de conformidad con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 549/2004.

2. En caso de desacuerdo respecto a las modalidades indicadas en el punto 1 de la Parte B del presente anexo, el Gestor de la Red o los Estados miembros afectados remitirán el asunto a la Comisión para que tome las medidas oportunas. La Comisión actuará de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 549/2004.
 3. Las modalidades especificarán como mínimo:
 - a) los criterios para evaluar los requisitos operativos y su orden de prioridad;
 - b) los plazos mínimos para la coordinación de las asignaciones de radiofrecuencias nuevas o modificadas;
 - c) mecanismos que garanticen que el Gestor de la Red y los gestores nacionales de frecuencias cumplen los objetivos de rendimiento pertinentes a nivel de la Unión Europea;
 - d) que los procedimientos, criterios y procesos mejorados de gestión de frecuencias no afectarán negativamente a los aplicados por otros países en el contexto de los procedimientos regionales de la OACI, y
 - e) requisitos que garanticen que los Estados miembros celebran consultas adecuadas, sobre la adopción o modificación de las modalidades de gestión, con todas las partes afectadas a nivel nacional y europeo.
 4. Las modalidades iniciales adoptadas para la coordinación de las radiofrecuencias deberán ser plenamente compatibles con las existentes. La evolución de las modalidades de coordinación deberá especificarse en cooperación con los gestores nacionales de frecuencias y reducir en la mayor medida posible los solapamientos y los trámites innecesarios.
 5. La coordinación sobre el uso estratégico y táctico de las radiofrecuencias con los países limítrofes que no participan en la labor del Gestor de la Red se llevará a cabo mediante los acuerdos de trabajo regionales de la OACI. Dicha coordinación se llevará a cabo con vistas a posibilitar el acceso de los países limítrofes a los servicios del Gestor de la Red.
 6. El Gestor de la Red y los gestores nacionales de frecuencias se pondrán de acuerdo sobre las prioridades globales de la función, a fin de mejorar el diseño y el funcionamiento de la red europea de tránsito aéreo. Estas prioridades deberán constar, como capítulo relativo a las frecuencias, en el Plan estratégico de la red y en el Plan de operaciones de la red, y deberá consultarse sobre las mismas a las partes interesadas. En particular, la priorización podrá considerar bandas, zonas y servicios específicos.
 7. Los Estados miembros velarán por que la utilización de las bandas de frecuencias aeronáuticas por usuarios militares se coordine debidamente con los gestores nacionales de frecuencias y el Gestor de la Red.
-

ANEXO III

FUNCIÓN DE CÓDIGOS DE TRANSPONDEDOR

PARTE A

Requisitos aplicables a la función de códigos de transpondedor

1. Los objetivos de esta función son los siguientes:
 - a) mejorar la solidez del proceso de atribución de códigos mediante una distribución clara de funciones y responsabilidades entre todas las partes implicadas; el rendimiento global de la red será el factor principal para determinar la atribución de códigos;
 - b) aumentar la transparencia en la atribución de códigos y el uso real de los mismos, a fin de poder evaluar mejor la eficiencia global de la red;
 - c) aportar, mediante su inclusión en un reglamento, la base reglamentaria necesaria para garantizar un mejor cumplimiento y supervisión.
2. Los códigos de transpondedor SSR se atribuirán a los Estados miembros y a los proveedores de servicios de navegación aérea a través del Gestor de la Red, a fin de optimizar la seguridad y eficiencia de la distribución, teniendo en cuenta lo siguiente:
 - a) los requisitos operativos de todas las partes interesadas operativas;
 - b) los niveles reales y previstos de tránsito aéreo, y
 - c) el uso obligatorio de los códigos de transpondedor SSR, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Plan de Navegación Aérea de la Región Europea, Documento para la implantación de instalaciones y servicios, de la OACI, y la documentación de orientación.
3. El Gestor de la Red pondrá a disposición de los Estados miembros, los proveedores de servicios de navegación aérea y los terceros países, en todo momento, una lista de atribución de los códigos de transpondedor SSR que describa la atribución completa y actualizada de los códigos SSR en el espacio aéreo a que se refiere el artículo 1, apartado 3.
4. El Gestor de la Red implantará un proceso formal para establecer, evaluar y coordinar las condiciones de atribución de los códigos de transpondedor SSR, teniendo en cuenta todos los usos civiles y militares requeridos de los códigos de transpondedor SSR.
5. El procedimiento formal previsto en el punto 4 incluirá, como mínimo, los procedimientos, plazos y objetivos de rendimiento acordados que sean pertinentes para la ejecución de las siguientes actividades:
 - a) presentación de solicitudes de atribución de códigos de transpondedor SSR;
 - b) evaluación de las solicitudes de atribución de códigos de transpondedor SSR;
 - c) coordinación de las propuestas de modificación de las atribuciones de códigos de transpondedor SSR con los Estados miembros y los terceros países, de conformidad con los requisitos previstos en la parte B;
 - d) control periódico de las atribuciones y necesidades de códigos de transpondedor SSR con vistas a optimizar la situación, incluida la reatribución de los códigos ya atribuidos;
 - e) modificación, aprobación y distribución periódicas de la lista global de atribución de códigos de transpondedor SSR prevista en el punto 3;
 - f) notificación, evaluación y resolución de conflictos imprevistos entre asignaciones de códigos de transpondedor SSR;
 - g) notificación, evaluación y resolución de asignaciones erróneas de códigos de transpondedor SSR, detectadas en las comprobaciones de retención de códigos;
 - h) notificación, evaluación y resolución de insuficiencias imprevistas en las atribuciones de códigos de transpondedor SSR;
 - i) suministro de datos e información, de conformidad con los requisitos previstos en la parte C.

6. El Gestor de la Red comprobará si las solicitudes de atribución de códigos de transpondedor SSR recibidas en el marco del proceso previsto en el punto 4 cumplen los requisitos del proceso en materia de convenciones relativas al formato y los datos, integridad, exactitud, puntualidad y justificación.
7. Los Estados miembros velarán por que los códigos de transpondedor SSR se asignen a las aeronaves de conformidad con la lista de atribución de códigos de transpondedor SSR prevista en el punto 3.
8. El Gestor de la Red podrá aplicar, en nombre de los Estados miembros y de los proveedores de servicios de navegación aérea, un sistema centralizado de asignación y gestión de códigos de transpondedor SSR para la asignación automática de dichos códigos al tránsito aéreo general.
9. El Gestor de la Red implantará los procedimientos y herramientas necesarios para proceder a una evaluación periódica del uso real de los códigos de transpondedor SSR por los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea.
10. El Gestor de la Red, los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea adoptarán de común acuerdo planes y procedimientos en apoyo del análisis y la identificación periódicos de futuras necesidades de códigos de transpondedor SSR. Este análisis incluirá la determinación de los efectos potenciales en el rendimiento como consecuencia de una insuficiencia prevista en la atribución de códigos de transpondedor SSR.
11. Se elaborarán y mantendrán manuales de operaciones que contengan la información y las instrucciones necesarias para poder realizar la función de red, de conformidad con los requisitos del presente Reglamento. Estos manuales se distribuirán y mantendrán de conformidad con los procesos adecuados de gestión de la calidad y de la documentación.

PARTE B

Requisitos aplicables al mecanismo específico de consulta

1. El Gestor de la Red establecerá un mecanismo específico para la coordinación y la consulta de las estructuras detalladas de atribución de códigos de transpondedor SSR. Dicho mecanismo:
 - a) garantizará que se tenga en cuenta el impacto de la utilización de los códigos de transpondedor SSR en los terceros países, mediante la participación en las estructuras de trabajo relativas a la gestión de los códigos de transpondedor SSR previstas en las disposiciones pertinentes del Plan de Navegación Aérea de la Región Europea, Documento para la implantación de instalaciones y servicios, de la OACI;
 - b) garantizará que la lista de atribución de códigos de transpondedor SSR, prevista en el punto 3 de la parte A, sea compatible con el plan de gestión de códigos que figura en las disposiciones pertinentes del Plan de Navegación Aérea de la Región Europea, Documento para la implantación de instalaciones y servicios, de la OACI;
 - c) especificará los requisitos que garanticen la celebración de consultas adecuadas sobre las estructuras de gestión nuevas o modificadas de los códigos de transpondedor SSR con los Estados miembros concernidos;
 - d) especificará los requisitos que garanticen que los Estados miembros celebran consultas adecuadas sobre las estructuras de gestión nuevas o modificadas de los códigos de transpondedor SSR con todos los concernidos a nivel nacional;
 - e) garantizará la coordinación con los terceros países sobre la utilización estratégica y táctica de los códigos de transpondedor SSR mediante las estructuras de trabajo relativas a la gestión de los códigos de transpondedor SSR que figuran en las disposiciones pertinentes del Plan de Navegación Aérea de la Región Europea, Documento para la implantación de instalaciones y servicios, de la OACI;
 - f) especificará los plazos mínimos para la coordinación y la consulta de las propuestas de atribuciones nuevas o modificadas de códigos de transpondedor SSR;
 - g) garantizará que las modificaciones de la lista de atribución de códigos de transpondedor SSR estén sujetas a la aprobación de los Estados miembros concernidos por dichas modificaciones, y
 - h) especificará los requisitos que garanticen la comunicación a todos los interesados de las modificaciones de la lista de atribución de códigos de transpondedor SSR inmediatamente después de su aprobación, sin perjuicio de los procedimientos nacionales aplicables a la comunicación de información sobre el uso de los códigos de transpondedor SSR por las autoridades militares.
2. El Gestor de la Red, en coordinación con las autoridades militares nacionales, velará por que se tomen las medidas necesarias para que la atribución y utilización de los códigos de transpondedor SSR con fines militares no tengan repercusiones negativas para la seguridad o la eficiencia del flujo del tránsito aéreo general.

PARTE C

Requisitos aplicables al suministro de datos

1. Las solicitudes de atribuciones nuevas o modificadas de códigos de transpondedor SSR que se presenten deberán atenerse a los requisitos del proceso en materia de convenciones relativas al formato y los datos, integridad, exactitud, puntualidad y justificación, previstos en el punto 4 de la parte A.
 2. En caso necesario, los Estados miembros facilitarán al Gestor de la Red la información y los datos siguientes, dentro de los plazos acordados que fije el Gestor de la Red en apoyo de la ejecución de la función de red en lo que respecta a los códigos de transpondedor SSR:
 - a) un registro actualizado de la atribución y utilización de todos los códigos de transpondedor SSR en su ámbito de competencia, con sujeción a las eventuales obligaciones de protección en cuanto a la divulgación completa de determinadas atribuciones de códigos militares no utilizados para el tránsito aéreo general;
 - b) justificantes que demuestren que las atribuciones existentes y solicitadas de códigos de transpondedor SSR son las mínimas necesarias para satisfacer requisitos operativos;
 - c) datos de las atribuciones de códigos de transpondedor SSR que ya no sean necesarios en términos operativos y que puedan liberarse para ser reatribuidos dentro de la red;
 - d) notificación de cualquier insuficiencia imprevista en las atribuciones de códigos de transpondedor SSR, y
 - e) datos de cualquier cambio en la planificación de la instalación o el estado operativo de los sistemas o componentes que pueda afectar a la asignación de códigos de transpondedor SSR a los vuelos.
 3. En caso necesario, los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán al Gestor de la Red la información y los datos siguientes, dentro de los plazos acordados que fije el Gestor de la Red, en apoyo de la ejecución de la función de red en lo que respecta a los códigos de transpondedor SSR:
 - a) informes correlativos de posición (CPR) del Sistema Táctico Mejorado de Control de Afluencia (ETFMS) que contengan las asignaciones de códigos de transpondedor SSR para el tránsito aéreo general que efectúe vuelos de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, e
 - b) informes de cualquier conflicto o peligro real no previsto causado por una asignación efectiva de códigos de transpondedor SSR operativos, junto con información sobre la forma en que se ha resuelto el conflicto.
 4. Las respuestas de los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea a la coordinación de las propuestas de modificación de las atribuciones de códigos de transpondedor SSR y las actualizaciones de la lista de atribución de códigos de transpondedor SSR deberán, como mínimo:
 - a) determinar si se prevé o no algún conflicto o peligro entre las atribuciones de códigos de transpondedor SSR;
 - b) confirmar si la eficiencia o los requisitos operativos se verán o no afectados de forma negativa;
 - c) confirmar que las modificaciones de las atribuciones de códigos de transpondedor SSR podrán llevarse a cabo dentro de los plazos prescritos.
-

ANEXO IV

MODELO DE PLAN ESTRATÉGICO DE LA RED

El Plan estratégico de la red se basará en la estructura siguiente:

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Ámbito de aplicación del Plan estratégico de la red (ámbito geográfico y duración)

1.2. Preparación del plan y proceso de validación

2. CONTEXTO Y REQUISITOS GENERALES

2.1. Descripción de la situación actual y prevista de la red, incluidos DRER, ATFM, aeropuertos y recursos escasos.

2.2. Retos y oportunidades en relación con el plazo de vigencia del plan (incluidas las previsiones de la demanda de tráfico y su evolución a nivel mundial).

2.3. Objetivos de rendimiento y requisitos comerciales expresados por las diferentes partes interesadas y objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea.

3. VISIÓN ESTRATÉGICA

3.1. Descripción de la estrategia de desarrollo y evolución de la red a fin de cumplir los objetivos de rendimiento y responder a los requisitos comerciales.

3.2. Conformidad con el sistema de rendimiento.

3.3. Conformidad con el Plan Maestro ATM europeo.

4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

4.1. Descripción de los objetivos estratégicos de la red:

- abordar, entre otras cosas, los aspectos relativos a la cooperación de las partes interesadas operativas participantes, en términos de funciones y responsabilidades,
- indicar la forma en que los objetivos estratégicos cumplirán los requisitos,
- determinar la forma de medir los avances hacia estos objetivos, e
- indicar la forma en que los objetivos estratégicos incidirán en el sector y en otros ámbitos relacionados.

5. PLANIFICACIÓN DEL RENDIMIENTO

El plan de rendimiento se basará en la estructura siguiente:

1. Introducción

1.1. Descripción de la situación (ámbito de aplicación del plan, funciones cubiertas, etc.).

1.2. Descripción del contexto macroeconómico previsto para el período de referencia, incluyendo hipótesis generales (previsiones de tránsito, etc.).

1.3. Descripción de los resultados de la consulta realizada a las partes interesadas para preparar el plan de rendimiento (principales cuestiones planteadas por los participantes y, en su caso, compromisos adquiridos).

2. Objetivos de rendimiento a nivel del Gestor de la Red

2.1. Objetivos de rendimiento en cada ámbito de rendimiento clave pertinente, fijados con referencia a cada indicador de rendimiento clave pertinente, durante la totalidad del período de referencia, con indicación de valores anuales para su utilización en las tareas de seguimiento y de incentivación.

2.2. Descripción y explicación de la contribución y el impacto de los objetivos de rendimiento del Gestor de la Red en los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea.

3. Contribución de cada función
 - 3.1. Diferentes objetivos de rendimiento de cada función (ATFM, DRER, códigos de transpondedor SSR, frecuencias).
 4. Dimensión militar
 - 4.1. Descripción de la dimensión civil-militar del plan, indicando la contribución al aumento de la capacidad de la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo, con la debida atención a la eficacia de la operación militar, y precisando, si se considerare necesario, unos indicadores y unos objetivos de rendimiento que, además de pertinentes, sean acordes con los indicadores y objetivos del plan de rendimiento.
 5. Análisis de sensibilidad y comparación con el plan de rendimiento anterior
 - 5.1. Sensibilidad a las hipótesis exteriores.
 - 5.2. Comparación con el plan de rendimiento anterior
 6. Aplicación del plan de rendimiento
 - 6.1. Descripción de las medidas establecidas por el Consejo de Administración de la Red para alcanzar los objetivos de rendimiento, por ejemplo:
 - mecanismos de seguimiento para garantizar la aplicación de las actividades de seguridad y de los planes empresariales,
 - dispositivos para el seguimiento y la notificación de la aplicación de los planes de rendimiento, incluidas las pautas que deban seguirse para corregir la situación en caso de que los objetivos no se cumplan durante el período de referencia.
 6. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA
 - 6.1. Descripción de la planificación a corto/medio plazo:
 - prioridades de cada uno de los objetivos estratégicos,
 - aplicación de cada uno de los objetivos estratégicos en términos de despliegue de tecnología requerido, impacto arquitectónico, aspectos humanos, costes, beneficios, así como la gobernanza, recursos y reglamentación necesarios,
 - participación requerida de las partes interesadas operativas en cada elemento del plan, incluidas sus funciones y responsabilidades, y
 - nivel acordado de participación del Gestor de la Red para apoyar la aplicación de cada elemento del plan para cada función.
 - 6.2. Descripción de la planificación a largo plazo:
 - intención de alcanzar cada uno de los objetivos estratégicos en términos de tecnología requerida y los correspondientes aspectos de I + D, impacto arquitectónico, aspectos humanos, análisis de rentabilidad, gobernanza y reglamentación necesarias y justificación económica y desde el punto de vista de la seguridad de estas inversiones,
 - participación requerida de las partes interesadas operativas en cada elemento del plan, incluidas sus funciones y responsabilidades.
 7. EVALUACIÓN DE RIESGOS
 - 7.1. Descripción de los riesgos asociados a la aplicación del plan.
 - 7.2. Descripción del proceso de seguimiento (incluida una desviación potencial con respecto a los objetivos iniciales).
 8. RECOMENDACIONES
 - 8.1. Determinación de las medidas que deben adoptar la Unión y los Estados miembros para apoyar la aplicación del plan.
-

ANEXO V

MODELO DE PLAN DE OPERACIONES DE LA RED

El Plan de operaciones de la red se basará en la siguiente estructura general (que se adaptará a las diferentes funciones y al horizonte temporal del Plan de operaciones de la red para reflejar su naturaleza renovable y sus períodos de vigencia de tres a cinco años, anuales, estacionales, semanales y diarios):

1. INTRODUCCIÓN
 - 1.1. Ámbito de aplicación del Plan de operaciones de la red (ámbito geográfico y duración)
 - 1.2. Preparación del plan y proceso de validación
2. DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE OPERACIONES DE LA RED Y OBJETIVOS OPERATIVOS Y GENERALES
 - abordar, entre otras cosas, los aspectos relativos a la cooperación de las partes interesadas operativas participantes, en términos de funciones y responsabilidades,
 - indicar la forma en que los objetivos operativos y generales se cubrirán en las fases táctica, pretáctica, a corto plazo y a medio plazo del Plan de operaciones de la red y otros objetivos de rendimiento establecidos en el marco de la normativa relativa al rendimiento,
 - indicar las prioridades fijadas y los recursos necesarios para el período de planificación,
 - indicar el impacto en el sector ATM y otros ámbitos afectados.
3. PROCESO GLOBAL DE PLANIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES DE LA RED
 - Descripción del proceso global de planificación de las operaciones de la red.
 - Descripción de la estrategia de desarrollo y avance del Plan de operaciones de la red para responder satisfactoriamente a los requisitos de rendimiento operativo y a otros objetivos de rendimiento establecidos en el marco de la normativa relativa al rendimiento.
 - Descripción de las herramientas y datos utilizados.
4. CONTEXTO Y REQUISITOS OPERATIVOS GENERALES
 - 4.1. Breve descripción del rendimiento operativo de la red en el pasado
 - 4.2. Retos y oportunidades en relación con el plazo de vigencia del plan
 - 4.3. Previsiones de tráfico en la red de conformidad con los apéndices 1 y 2, en particular:
 - previsiones para la red,
 - previsiones para los proveedores de servicios de navegación aérea, los bloques funcionales de espacio aéreo y los centros de control de área (CCA),
 - previsiones para los aeropuertos principales,
 - análisis de las previsiones de tráfico, según diversos escenarios,
 - análisis del impacto de eventos especiales.
 - 4.4. Requisitos en materia de rendimiento operativo de la red, en particular:
 - requisitos en materia de capacidad global de la red,
 - requisitos de capacidad aplicables a los proveedores de servicios de navegación aérea, a los bloques funcionales de espacio aéreo y a los CCA,
 - capacidad de los aeropuertos,
 - análisis de los requisitos de capacidad,
 - requisitos generales de la red en materia de medio ambiente/eficiencia de los vuelos,
 - requisitos generales en materia de seguridad de la red,
 - requisitos en materia de contingencia y continuidad de los servicios que afectan a la red.
 - 4.5. Necesidades operativas expresadas por las diferentes partes interesadas, incluidas las autoridades militares
5. PLANES Y MEDIDAS DE MEJORA DEL RENDIMIENTO OPERATIVO DE LA RED A NIVEL DE LA RED
 - Descripción de los planes y medidas que se prevé aplicar a nivel de la red, incluido espacio aéreo, recursos escasos y ATFM.
 - Descripción de la contribución de cada plan y medida al rendimiento operativo.

6. PLANES Y MEDIDAS DE MEJORA DEL RENDIMIENTO OPERATIVO A NIVEL LOCAL
 - En particular, descripción de cada plan y medida que se prevé aplicar a nivel local.
 - Descripción de la contribución de cada plan y medida al rendimiento operativo.
 - descripción de las relaciones con los terceros países y los trabajos relacionados con la OACI.
 7. EVENTOS ESPECIALES
 - Indicación de los eventos especiales con un impacto significativo en materia de ATM.
 - Gestión de los diferentes eventos especiales desde una perspectiva de red;
 - grandes maniobras militares.
 8. REQUISITOS APLICABLES AL ESPACIO AÉREO MILITAR
 - 8.1. Los proveedores de servicios ATM militares, responsables de zonas de espacio aéreo segregado o reservado, intercambiarán la siguiente información con el Gestor de la Red, a través de la célula pertinente de gestión del espacio aéreo, de conformidad con la normativa nacional:
 - disponibilidad de espacio aéreo: días/horas de disponibilidad por defecto de espacio aéreo reservado,
 - solicitudes *ad hoc* de utilización no prevista de espacio aéreo reservado,
 - liberación para uso civil de espacio aéreo reservado cuando no se necesite, informando con la mayor antelación posible.
 9. PREVISIONES CONSOLIDADAS Y ANÁLISIS DEL RENDIMIENTO OPERATIVO DE LA RED
 - Objetivos y previsiones de retrasos/capacidad ATM de la red, los proveedores de servicios de navegación aérea, los bloques funcionales de espacio aéreo y los CCA.
 - Rendimiento operativo de los aeropuertos.
 - Objetivos y previsiones de rendimiento de la red en materia de medio ambiente/eficiencia de los vuelos.
 - Impacto de eventos especiales.
 - Análisis de los objetivos y previsiones en materia de rendimiento operativo.
 10. DETECCIÓN DE CUELLOS DE BOTELLA OPERATIVOS Y SOLUCIONES ATENUANTES A NIVEL LOCAL Y DE LA RED
 - Detección de cuellos de botella operativos (seguridad, capacidad y eficiencia de los vuelos) reales y potenciales, sus causas y soluciones o medidas atenuantes adoptadas, incluidas opciones para equilibrar la capacidad y la demanda (DCB).
-

*Apéndice 1***Centros de control de área (CCA)**

El Plan de operaciones de la red proporcionará una descripción detallada para cada CCA de todas las áreas que incluya sus medidas de mejora operativa previstas, las perspectivas para el período, las previsiones de tránsito, el objetivo y las previsiones en materia de retrasos, los eventos especiales que puedan afectar al tránsito y los contactos operativos.

El Gestor de la Red incluirá para cada CCA:

- las previsiones de tránsito,
- un análisis del rendimiento operativo actual,
- una evaluación cuantitativa de la capacidad conseguida (capacidad de referencia),
- una evaluación cuantitativa de la capacidad requerida en función de los diferentes escenarios de evolución del tránsito (perfil de capacidad requerido),
- una evaluación cuantitativa de las medidas de mejora operativa previstas a nivel de CCA, acordadas con los proveedores de servicios de navegación aérea,
- el objetivo y las previsiones en materia de retrasos,
- un análisis del rendimiento operativo previsto (seguridad, capacidad, medio ambiente).

Cada proveedor de servicios de navegación aérea proporcionará al Gestor de la Red la siguiente información, que se incluirá en la descripción de cada CCA:

- objetivo local en materia de retrasos,
 - evaluación/confirmación de las previsiones de tránsito, teniendo en cuenta las circunstancias locales,
 - número de sectores disponibles; configuración de sector/régimen de apertura por época del año/día de la semana/hora del día,
 - valores de capacidad/supervisión para cada sector/volumen de tránsito por configuración/régimen de apertura,
 - eventos especiales previstos o conocidos, incluidas fechas/horas y su impacto en el rendimiento operativo,
 - pormenores de las medidas de mejora operativa previstas, su calendario de ejecución y su impacto positivo/negativo en la capacidad y/o eficiencia,
 - pormenores de los cambios propuestos y confirmados en la estructura y utilización del espacio aéreo,
 - medidas adicionales acordadas con el Gestor de la Red,
 - contactos operativos de los CCA.
-

*Apéndice 2***Aeropuertos**

El Plan de operaciones de la red proporcionará una descripción detallada para cada uno de los principales aeropuertos europeos de todas las áreas que incluya sus medidas de mejora operativa previstas, las perspectivas para el período, las previsiones de tránsito y retrasos, los eventos especiales que puedan afectar al tránsito y los contactos operativos.

El Gestor de la Red incluirá para cada aeropuerto principal

- las previsiones de tránsito, y
- un análisis del rendimiento operativo previsto (seguridad, capacidad, medio ambiente).

Cada aeropuerto incluido en el Plan de operaciones de la red proporcionará al Gestor de la Red la siguiente información, que se incluirá en cada una de las descripciones de los aeropuertos:

- evaluación/confirmación de las previsiones de tránsito, teniendo en cuenta las circunstancias locales,
 - capacidad de las pistas para cada configuración de pista, salidas y llegadas actuales y previstas,
 - en su caso, especificación de la capacidad para el período nocturno y duración del mismo,
 - pormenores de las medidas de mejora operativa previstas, su calendario de ejecución e impacto positivo/negativo en la capacidad y/o eficiencia,
 - eventos especiales previstos o conocidos, incluidas fechas/horas y su impacto en el rendimiento operativo,
 - otros factores potenciadores de la capacidad previstos,
 - medidas adicionales acordadas con el Gestor de la Red.
-

ANEXO VI

REQUISITOS GENERALES APLICABLES A LAS FUNCIONES DE LA RED**1. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA**

El Gestor de la Red establecerá y gestionará su organización con arreglo a una estructura que propicie la seguridad de las funciones de la red.

La estructura organizativa especificará:

- a) la autoridad, las obligaciones y las responsabilidades de los titulares de los puestos nombrados, en particular del personal de gestión responsable de las funciones relacionadas con la seguridad, la calidad, la protección y los recursos humanos;
- b) la relación y estructura jerárquica de las diferentes partes y procesos de la organización.

2. SEGURIDAD

El Gestor de la Red dispondrá de un sistema de gestión de la seguridad que abarque todas las funciones de la red que desempeñe, de conformidad con los principios siguientes. Deberá:

- a) describir los principios y filosofías generales (en lo sucesivo, «la política») de la organización en relación con la seguridad, de una forma que permita satisfacer las necesidades de las partes interesadas pertinentes en la mayor medida posible;
- b) instaurar una función de control del cumplimiento con procedimientos destinados a verificar que todas las funciones se llevan a cabo de conformidad con los requisitos, normas y procedimientos aplicables; el control del cumplimiento incluirá un sistema de comunicación de las conclusiones al personal de gestión responsable, a fin de garantizar la aplicación de medidas correctivas eficaces y oportunas en caso necesario;
- c) proporcionar pruebas del funcionamiento del sistema de gestión mediante manuales y documentos de control;
- d) nombrar a representantes de gestión para que supervisen el cumplimiento y la idoneidad de los procedimientos, a fin de garantizar la seguridad y eficiencia de las prácticas operativas;
- e) revisar el sistema de gestión establecido y tomar medidas correctivas, si fuera preciso;
- f) gestionar la seguridad de todas las funciones de la red que se le asignen; para ello, creará interfaces formales con todas las partes interesadas pertinentes, a fin de poder detectar los peligros para la seguridad de la aviación que impliquen sus actividades, evaluarlos y gestionar, en su caso, los riesgos asociados;
- g) contener procedimientos de gestión de la seguridad al introducir nuevos sistemas funcionales o modificar los existentes.

3. PROTECCIÓN

El Gestor de la Red dispondrá de un sistema de gestión de la protección que abarque todas las funciones de la red que desempeñe, de conformidad con los principios siguientes. Deberá:

- a) garantizar la protección de sus instalaciones y de su personal, a fin de evitar interferencias ilícitas que puedan afectar a la seguridad de las funciones de la red que gestiona;
- b) garantizar la protección de los datos operativos que recibe, produce o utiliza de cualquier otra forma, a fin de que solo puedan acceder a los mismos las personas autorizadas;
- c) definir los procedimientos relativos a la evaluación y atenuación de los riesgos para la protección, el control y la mejora de la protección, análisis de la protección y difusión de las enseñanzas extraídas;
- d) definir los medios previstos para detectar violaciones de la protección y alertar al personal con los avisos adecuados;
- e) definir los medios para limitar los efectos de las violaciones de la protección y determinar las medidas de recuperación y los procedimientos de atenuación, a fin de evitar una repetición de los hechos.

4. MANUALES DE OPERACIONES

El Gestor de la Red elaborará y mantendrá actualizados manuales de operaciones relativos a las operaciones que realiza, para uso y orientación del personal de operaciones. Deberá velar por que:

- a) los manuales de operaciones contengan las instrucciones y la información que necesite el personal de operaciones para cumplir sus obligaciones;
- b) las partes pertinentes de dichos manuales sean accesibles al personal en cuestión;

- c) el personal de operaciones sea informado sin demora de las modificaciones introducidas en el manual que afecten a sus obligaciones, así como de su entrada en vigor.

5. REQUISITOS DE PERSONAL

El Gestor de la Red empleará personal debidamente cualificado para garantizar que las funciones de la red que se le asignen se ejecuten de manera segura, eficiente, continua y sostenible. En este contexto, implantará políticas de formación del personal.

6. PLANES DE CONTINGENCIA

El Gestor de la Red elaborará planes de contingencia para todas las funciones que desempeña en caso de sucesos que puedan provocar una interrupción o degradación significativa de sus operaciones.

7. REQUISITOS DE INFORMACIÓN

De conformidad con el artículo 20, el Gestor de la Red presentará un informe anual de sus actividades. Este informe incluirá su rendimiento operativo, así como las actividades y novedades significativas, en particular en el ámbito de la seguridad.

El informe anual contendrá como mínimo:

- una evaluación del rendimiento de las funciones de la red que gestiona,
- el rendimiento comparado con los objetivos de rendimiento fijados en el Plan estratégico de la red, cotejando el rendimiento real con el Plan de operaciones de la red mediante los indicadores de rendimiento establecidos en este último plan,
- una explicación de las diferencias con respecto a los objetivos fijados y una indicación de las medidas adoptadas para solventar esas diferencias durante el período de referencia contemplado en el artículo 11 del Reglamento (CE) n° 549/2004,
- la evolución registrada en materia de operaciones e infraestructura,
- información sobre el proceso de consultas formal con los usuarios y las partes interesadas,
- información sobre la política de recursos humanos.

8. MÉTODOS DE TRABAJO Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

El Gestor de la Red deberá poder demostrar que sus métodos de trabajo y sus procedimientos operativos se ajustan a otras disposiciones legislativas de la Unión y, concretamente, al Reglamento (UE) n° 255/2010.

REGLAMENTO (UE) Nº 678/2011 DE LA COMISIÓN**de 14 de julio de 2011**

que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 39, apartados 2 y 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2007/46/CE crea un marco armonizado en el que figuran las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos generales para todos los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes nuevos. En particular, contiene las definiciones específicas relativas a los vehículos que son necesarias para el funcionamiento adecuado del sistema europeo de homologación de tipo.
- (2) Uno de los objetivos de la Directiva 2007/46/CE es ampliar el sistema europeo de homologación de tipo a todas las categorías de vehículos. Debe reelaborarse el anexo II de la Directiva 2007/46/EC, en el que figuran las definiciones específicas necesarias, para tener en cuenta el progreso técnico. Por tanto, es necesario modificar las definiciones existentes o establecer nuevas definiciones.
- (3) La experiencia demuestra que los criterios actuales para determinar si un nuevo modelo de vehículo debe considerarse un nuevo tipo son demasiado vagos. Esta incertidumbre puede retrasar la aplicación de los nuevos requisitos establecidos en la legislación de la UE en materia de nuevos tipos de vehículos. Además, la experiencia pone de manifiesto que se puede eludir la legislación de la UE en materia de series cortas dividiendo un tipo de vehículo en varios subtipos en el marco de distintas homologaciones de tipo. Por consiguiente, el número de nuevos vehículos que puede ponerse en servicio en la Unión Europea con arreglo al régimen de series cortas puede exceder de lo permisible. Por tanto, conviene especificar qué características técnicas del vehículo van a utilizarse como criterio para determinar qué constituye un nuevo tipo.

(4) Conforme a los principios que encierran las Comunicaciones de la Comisión tituladas «Plan de acción “Simplificar y mejorar el marco regulador”» ⁽²⁾ y «Programa de Acción para la Reducción de las Cargas Administrativas en la Unión Europea» ⁽³⁾, conviene reconsiderar los criterios utilizados para definir las variantes y las versiones de un tipo de vehículo a fin de reducir la carga administrativa que soportan los fabricantes de vehículos. Además, esto aumentaría la transparencia del proceso de homologación de tipo para las autoridades competentes de los Estados miembros.

(5) Dada la tendencia a la globalización del sector del automóvil, cada vez es más importante la labor del Foro Mundial para la Armonización de los Reglamentos sobre Vehículos [«el Grupo de Trabajo 29 (GT 29)»]. Debe garantizarse la coherencia de la legislación de la UE con los reglamentos de la CEPE, pues es esencial para cumplir las recomendaciones del Grupo de alto nivel CARS 21 de incorporar los reglamentos de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) al Derecho de la UE o incluso sustituir las directivas o los reglamentos de la UE por reglamentos de la CEPE e incorporar reglamentos técnicos mundiales al Derecho de la UE.

(6) Habida cuenta del trabajo en curso en el Foro Mundial para la Armonización de los Reglamentos sobre Vehículos, es esencial tener en cuenta los últimos avances establecidos en la Resolución nº R.E. 3, relativa a la clasificación y definición de vehículos y remolques autopropulsados en el marco del Acuerdo de la CEPE sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones (Acuerdo revisado de 1958), así como la Resolución Especial S.R. 1, relativa a las definiciones comunes de las categorías, las masas y las dimensiones de los vehículos en el marco del Acuerdo de la CEPE sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas, y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («el Acuerdo paralelo o de 1998»). Solo la inclusión de estas novedades en la Directiva marco pueden garantizar el funcionamiento adecuado del sistema europeo de homologación de tipo. Por tanto, es necesario introducir nuevos criterios para determinar si un tipo de vehículo debe clasificarse en la categoría «M» o «N».

⁽¹⁾ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽²⁾ COM(2002) 278 final.

⁽³⁾ COM(2007) 23 final.

- (7) De conformidad con el artículo 8 del Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros ⁽¹⁾, se exige a los Estados miembros que, para cada nuevo vehículo matriculado en su territorio, lleven un registro de los datos sobre, entre otras cosas, el tipo, la variante y la versión de cada vehículo concreto por lo que se refiere a sus emisiones específicas de CO₂. Es esencial especificar los criterios según los cuales un vehículo ligero debe ser objeto de una homologación de tipo como vehículo M₁ o como vehículo N₁. Estos criterios deben ser objetivos y constituir una orientación para los fabricantes de vehículos, así como para las autoridades de homologación de tipo y de matriculación. De conformidad con el artículo 13, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 443/2009, debe identificarse la presencia de tecnologías innovadoras que favorecen la reducción de las emisiones de CO₂. Esto debe lograrse mediante un «código» asignado al vehículo por el fabricante, de forma que cada tipo/versión/variante corresponda a un único grupo de tecnologías innovadoras. Por tanto, la identificación de dichas tecnologías innovadoras debe ser posible a partir de la definición del tipo/variante/versión. Por tanto, conviene añadir la entrada correspondiente en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE.
- (8) Dado que el tipo de carrocería debe especificarse en el certificado de conformidad, que está destinado a facilitar la matriculación de los vehículos nuevos en los Estados miembros, el uso de códigos armonizados para cada tipo de carrocería debe constituir una simplificación del proceso de matriculación. Debe asignarse a los tipos de carrocería una lista de códigos apropiados para conseguir la automatización del tratamiento de datos.
- (9) Dado que los remolques diseñados especialmente para el transporte de carga especial no pueden satisfacer todas las disposiciones de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV de la Directiva 2007/46/CE que deben cumplirse a efectos de la homologación de tipo europea, conviene incluir dichos remolques en la categoría de vehículos especiales, habida cuenta de sus características técnicas. A efectos de la homologación de tipo, debe fijarse un conjunto simplificado de normas para posibilitar su homologación de tipo a escala europea. Por consiguiente, es necesario añadir un nuevo apéndice al anexo XI de la Directiva 2007/46/CE.
- (10) Actualmente se están realizando avances técnicos para responder a la demanda de nuevas soluciones para el transporte de mercancías. Por tanto, es necesario incluir nuevas definiciones en la legislación marco que permitan establecer posteriormente las normas técnicas adecuadas en los actos reglamentarios pertinentes que se enumeran en los anexos IV u XI de la Directiva 2007/46/EC. Conviene aclarar que no debe concederse ninguna homologación de tipo CE para tales vehículos hasta que la legislación sobre homologación de tipo se haya modificado a tal fin.
- (11) En la adopción de la Directiva 2010/19/UE de la Comisión, de 9 de marzo de 2010, que modifica, para adaptarlas al progreso técnico en el ámbito de los sistemas antiproyección de determinadas categorías de vehículos de motor y sus remolques, la Directiva 91/226/CEE del Consejo y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, se produjo un error, ya que mediante dicha Directiva se modificaron también los anexos IV y XI de la Directiva 2007/46/CE. Dichos anexos habían sido sustituidos anteriormente por el Reglamento (CE) n° 1060/2008 de la Comisión, de 7 de octubre de 2008, que sustituye los anexos I, III, IV, VI, VII, XI y XV de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) ⁽³⁾. En aras de la seguridad jurídica, en lo sucesivo toda modificación parcial de dichos anexos debe introducirse únicamente mediante un Reglamento. Dado que, para remediar dicho error, se ha suprimido el correspondiente artículo 2 de la Directiva 2010/19/UE mediante la Decisión 2011/415/UE de la Comisión, de 14 de julio de 2011, por la que se corrige, en lo relativo a la modificación de los anexos de la Directiva 2007/46/CE, la Directiva 2010/19/UE de la Comisión, que modifica, para adaptarlas al progreso técnico en el ámbito de los sistemas antiproyección de determinadas categorías de vehículos de motor y sus remolques, la Directiva 91/226/CEE del Consejo y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, procede efectuar las modificaciones ya realizadas en dicho artículo mediante el presente Reglamento.
- (12) Así pues, a fin de garantizar un funcionamiento correcto del procedimiento de homologación de tipo, conviene actualizar los anexos de la Directiva 2007/46/CE para adaptarlos a la evolución de los conocimientos científicos y técnicos.
- (13) Asimismo, conviene actualizar los anexos de la Directiva 2007/46/CE para establecer los requisitos técnicos de los vehículos especiales que deban someterse a una homologación de tipo.
- (14) Puesto que las disposiciones que figuran en dichos anexos son lo bastante detalladas y no requieren medidas de transposición adicionales por parte de los Estados miembros, procede sustituir el anexo II y modificar los anexos IV, IX y XI por medio de un reglamento, de conformidad con el artículo 39, apartado 8, de la Directiva 2007/46/CE.
- (15) Debe sustituirse el anexo II y deben modificarse los anexos IV, IX y XI en consecuencia.

⁽¹⁾ DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

⁽²⁾ DO L 72 de 20.3.2010, p. 17.

⁽³⁾ DO L 292 de 31.10.2008, p. 1.

⁽⁴⁾ Véase la página 76 del presente Diario Oficial.

- (16) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité técnico sobre vehículos de motor.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

La Directiva 2007/46/CE se modifica como sigue:

- 1) El anexo II se sustituye por el texto que figura en el anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo IV se modifica conforme a lo expuesto en el anexo II del presente Reglamento.
- 3) El anexo IX se modifica conforme a lo expuesto en el anexo III del presente Reglamento.
- 4) El anexo XI se modifica conforme a lo expuesto en el anexo IV del presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 14 de julio de 2011.

Artículo 2

El presente Reglamento no invalidará ninguna homologación de tipo concedida antes del 29 de octubre de 2012 ni impedirá la extensión de dichas homologaciones.

Artículo 3

1. El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Se aplicará a los nuevos tipos de vehículos cuya homologación se conceda a partir del 29 de octubre de 2012, inclusive.

No obstante, los requisitos que figuran en el anexo II y en los puntos 1 y 2 del anexo IV se aplicarán a partir del 9 de abril de 2011.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, párrafo segundo, los fabricantes podrán aplicar cualquier disposición del presente Reglamento a partir del 4 de agosto de 2011.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO I

«ANEXO II

DEFINICIONES GENERALES, CRITERIOS PARA LA CATEGORIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS, TIPOS DE VEHÍCULOS Y TIPOS DE CARROCERÍA

PARTE INTRODUCTORIA

Definiciones generales y disposiciones generales**1. Definiciones**

- 1.1. “*Plaza de asiento*”: cualquier lugar en el que pueda sentarse una persona cuyo tamaño mínimo equivalga al de:
- el maniquí que representa un hombre del percentil 50 en el caso del conductor;
 - el maniquí que representa una mujer adulta del percentil 5 en los demás casos.
- 1.2. “*Asiento*”: una estructura completa tapizada, integrada o no en la carrocería del vehículo, concebida para que una persona se siente sobre ella.
- 1.2.1. El término “*asiento*” abarca tanto los asientos individuales como los asientos múltiples.
- 1.2.2. Los asientos plegables y desmontables entran dentro de esta definición.
- 1.3. “*Mercancías*”: principalmente cualquier objeto que pueda transportarse.
- El término “*mercancías*” incluye productos a granel, productos manufacturados, líquidos, animales vivos, cosechas y cargas indivisibles.
- 1.4. “*Masa máxima*”: la “*masa máxima en carga técnicamente admisible*”, tal como se especifica en el punto 2.8 del anexo I.

2. Disposiciones generales

- 2.1. Número de plazas de asiento
- 2.1.1. Los requisitos relativos al número de plazas de asiento se aplican a los asientos concebidos para ser utilizados cuando el vehículo circula por la calzada.
- 2.1.2. No se aplican a los asientos concebidos para ser utilizados cuando el vehículo está parado y que están claramente identificados para los usuarios, bien mediante un pictograma, o bien mediante un letrero con el texto adecuado.
- 2.1.3. Se aplicarán los requisitos siguientes para contabilizar las plazas de asiento:
- cada asiento individual se contabilizará como una plaza de asiento;
 - en el caso de un asiento múltiple, todo espacio que tenga una anchura mínima de 400 mm, medida en el nivel del almohadillado del asiento, se contabilizará como una plaza de asiento.
- Esta condición no será óbice para que el fabricante cumpla las disposiciones generales mencionadas en el punto 1.1;
- no obstante, los espacios mencionados en la letra b) no se contabilizarán como una plaza de asiento en caso de que:
 - el asiento múltiple incluya características que impidan que las nalgas del maniquí se asienten de forma natural, por ejemplo: la presencia de una consola fija, una superficie no almohadillada o un borde interior que interrumpa la superficie de asiento nominal,
 - el diseño del suelo situado justo delante de una supuesta plaza de asiento (por ejemplo, la presencia de un hueco) impida colocar los pies del maniquí de forma natural.
- 2.1.4. Respecto a los vehículos contemplados en la Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2001, relativa a las disposiciones especiales aplicables a los vehículos utilizados para el transporte de viajeros con más de ocho plazas además del asiento del conductor, y por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 97/27/CE ⁽¹⁾, la dimensión mencionada en el punto 2.1.3, letra b), se ajustará al espacio mínimo requerido para una persona en relación con las distintas clases de vehículos.

⁽¹⁾ DO L 42 de 13.2.2002, p. 1.

- 2.1.5. Cuando, en un vehículo, existan anclajes para un asiento desmontable, este se contabilizará a la hora de determinar el número de plazas de asiento.
- 2.1.6. Cualquier superficie destinada a una persona en silla de ruedas se considerará una plaza de asiento.
- 2.1.6.1. Esta disposición se entiende sin perjuicio de los requisitos de los puntos 3.6.1 y 3.7 del anexo VII de la Directiva 2001/85/CE.
- 2.2. Masa máxima
- 2.2.1. En el caso de una unidad tractora para un semirremolque, la masa máxima que debe considerarse para clasificar el vehículo incluirá la masa máxima del semirremolque soportada por el acoplamiento de quinta rueda.
- 2.2.2. En el caso de un vehículo de motor que pueda arrastrar un remolque de eje central o un remolque de barra de tracción rígida, la masa máxima que debe considerarse para clasificar el vehículo de motor incluirá la masa máxima transmitida al vehículo tractor por el acoplamiento.
- 2.2.3. En el caso de un semirremolque, un remolque de eje central o un remolque de barra de tracción rígida, la masa máxima que debe considerarse para clasificar el vehículo corresponderá a la masa máxima transmitida al suelo por las ruedas de un eje o grupo de ejes cuando estén acopladas al vehículo tractor.
- 2.2.4. En el caso de un remolque convertidor, la masa máxima que debe considerarse para clasificar el vehículo incluirá la masa máxima del semirremolque soportada por el acoplamiento de quinta rueda.
- 2.3. Dispositivos especiales
- 2.3.1. Se considerará que los vehículos equipados principalmente con dispositivos fijos, como máquinas y aparatos, pertenecen a la categoría N u O.
- 2.4. Unidades
- 2.4.1. Salvo que se indique lo contrario, todas las unidades de medida y los símbolos asociados cumplirán lo dispuesto en la Directiva 80/181/CEE del Consejo ⁽¹⁾.
3. **Clasificación en categorías de vehículos**
- 3.1. El fabricante será responsable de la clasificación de un tipo de vehículo en una categoría específica.
- A tal fin, se cumplirán todos los criterios pertinentes descritos en el presente anexo.
- 3.2. La autoridad de homologación podrá pedir al fabricante información adicional pertinente para demostrar que un tipo de vehículo debe clasificarse como vehículo especial dentro del grupo especial ("código GE").

PARTE A

Criterios para la categorización de los vehículos

1. Categorías de vehículos

A efectos de la homologación de tipo europea y nacional, así como de la homologación individual, se clasificarán los vehículos con arreglo a las siguientes categorías:

(Se entenderá que la homologación solo podrá concederse para las categorías mencionadas en los puntos 1.1.1 a 1.1.3, 1.2.1 a 1.2.3 y 1.3.1 a 1.3.4).

- 1.1. Categoría M Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje.
- 1.1.1. Categoría M₁ Vehículos de la categoría M que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor.

Los vehículos pertenecientes a la categoría M₁ no dispondrán de ningún espacio para viajeros de pie.

El número de plazas de asiento podrá limitarse a una (es decir, la del conductor).

⁽¹⁾ DO L 39 de 15.2.1980, p. 40.

- 1.1.2. Categoría M₂ Vehículos de la categoría M que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima no sea superior a 5 toneladas.

Los vehículos pertenecientes a la categoría M₂ podrán tener, además de las plazas de asiento, espacio para viajeros de pie.

- 1.1.3. Categoría M₃ Vehículos de la categoría M que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima sea superior a 5 toneladas.

Los vehículos pertenecientes a la categoría M₃ podrán tener espacio para viajeros de pie.

- 1.2. Categoría N Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías.

- 1.2.1. Categoría N₁ Vehículos de la categoría N cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas.

- 1.2.2. Categoría N₂ Vehículos de la categoría N cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no a 12 toneladas.

- 1.2.3. Categoría N₃ Vehículos de la categoría N cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas.

- 1.3. Categoría O Remolques concebidos y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para alojar personas.

- 1.3.1. Categoría O₁ Vehículos de la categoría O cuya masa máxima no sea superior a 0,75 toneladas.

- 1.3.2. Categoría O₂ Vehículos de la categoría O cuya masa máxima sea superior a 0,75 toneladas, pero no a 3,5 toneladas.

- 1.3.3. Categoría O₃ Vehículos de la categoría O cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no a 10 toneladas.

- 1.3.4. Categoría O₄ Vehículos de la categoría O cuya masa máxima sea superior a 10 toneladas.

2. Subcategorías de vehículos

- 2.1. Vehículos todoterreno

“Vehículo todoterreno”: vehículo de categoría M o N con características técnicas específicas que permiten utilizarlo fuera de las calzadas normales.

Para estas categorías de vehículos, se añadirá la letra “G” como sufijo a la letra y el número que identifican la categoría del vehículo.

Los criterios para la subcategorización de los vehículos como “vehículo todoterreno” se especificarán en la sección 4 de la parte A del presente anexo.

- 2.2. Vehículos especiales

- 2.2.1. “Vehículo especial”: vehículo de categoría M, N u O con características técnicas específicas para desempeñar una función que requiere disposiciones o equipamiento especiales.

En el caso de los vehículos incompletos destinados a ser clasificados en la subcategoría de “vehículo especial”, se añadirá la letra “S” como sufijo a la letra y el número que identifican la categoría de vehículo.

En la sección 5 se definen y enumeran los distintos tipos de vehículos especiales.

- 2.3. Vehículo especial todoterreno

- 2.3.1. “Vehículo especial todoterreno”: vehículo de categoría M o N con las características técnicas específicas mencionadas en los puntos 2.1 y 2.2.

En el caso de estas categorías de vehículos, se añadirá la letra “G” como sufijo a la letra y el número que identifican la categoría de vehículo.

Además, en el caso de los vehículos incompletos destinados a ser clasificados en la subcategoría de “vehículo especial”, se añadirá la letra “S” como segundo sufijo.

- 3. Criterios para la clasificación de vehículos en la categoría N**
- 3.1. La clasificación de un tipo de vehículo en la categoría N se basará en las características técnicas del vehículo mencionadas en los puntos 3.2 a 3.6.
- 3.2. Por principio, el compartimento o los compartimentos en los que están situadas todas las plazas de asiento estarán completamente separados de la zona de carga.
- 3.3. No obstante lo dispuesto en el punto 3.2, las personas y las mercancías podrán transportarse en el mismo compartimento, a condición de que la zona de carga esté provista de dispositivos de sujeción concebidos para proteger a las personas contra el desplazamiento de la carga durante el trayecto, incluso al frenar bruscamente y al tomar curvas cerradas.
- 3.4. Los dispositivos de sujeción/de amarre destinados a sujetar la carga conforme a lo dispuesto en el punto 3.3, así como los sistemas de separación de espacios, destinados a los vehículos de hasta 7,5 toneladas estarán diseñados conforme a lo dispuesto en las secciones 3 y 4 de la Norma ISO 27956: 2009 *Road vehicles — Securing of cargo in delivery vans — Requirements and Test methods* (Vehículos de carretera. Sujeción de la carga en las furgonetas de reparto. Requisitos y métodos de ensayo).
- 3.4.1. Los requisitos mencionados en el punto 3.4 podrán comprobarse mediante una declaración de conformidad facilitada por el fabricante.
- 3.4.2. Como alternativa a los requisitos del punto 3.4, el fabricante podrá demostrar, a satisfacción de la autoridad de homologación, que los dispositivos de sujeción instalados presentan un nivel de protección equivalente al establecido en la norma citada.
- 3.5. El número de plazas de asiento, excluida la del conductor, no será superior a:
- a) seis en el caso de los vehículos N₁;
- b) ocho en el caso de los vehículos N₂ o N₃.
- 3.6. Los vehículos presentarán una capacidad de transporte de mercancías igual o superior a la capacidad de transporte de personas, expresada en kg.
- 3.6.1. A tales efectos se satisfarán las ecuaciones siguientes en todas las configuraciones, en particular cuando todas las plazas de asiento estén ocupadas:
- a) cuando $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) cuando $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) cuando $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- donde las letras significan lo siguiente:
- “P” es la masa máxima en carga técnicamente admisible;
- “M” es la masa en orden de marcha;
- “N” es el número de plazas de asiento, excluida la del conductor.
- 3.6.2. La masa de los equipos instalados en el vehículo para colocar mercancías (por ejemplo, una cisterna o la carrocería), para manipular las mercancías (por ejemplo, una grúa o una elevadora) y para sujetar las mercancías (por ejemplo, dispositivos de sujeción de la carga) estará incluida en “M”.
- La masa de los equipos que no se utilicen para los fines mencionados anteriormente (por ejemplo, un compresor, un cabrestante, un generador de energía eléctrica o un equipo de radiodifusión) no estará incluida en “M” a efectos de la aplicación de las fórmulas anteriores.
- 3.7. Se cumplirán los requisitos mencionados en los puntos 3.2 a 3.6 con todas las variantes y versiones del tipo de vehículo.
- 3.8. Criterios para la clasificación de los vehículos en la categoría N₁

3.8.1 Un vehículo se clasificará en la categoría N₁ cuando se cumplan todos los criterios aplicables.

Cuando no se cumplan uno o más de los criterios, el vehículo se clasificará en la categoría M₁.

3.8.2. Además de los criterios generales mencionados en los puntos 3.2 a 3.6, se cumplirán los criterios especificados en los puntos 3.8.2.1 a 3.8.2.3.5 para la clasificación de los vehículos en los que el habitáculo para el conductor y la carga estén dentro de una sola unidad (es decir, la carrocería "BB").

3.8.2.1. El hecho de que se haya instalado un tabique o separación, ya sea completa o parcial, entre una fila de asientos y la zona de carga no eximirá de la obligación de cumplir los criterios necesarios.

3.8.2.2. Dichos criterios serán los siguientes:

a) podrán cargarse las mercancías a través de una puerta trasera, un portón trasero o una puerta lateral diseñados y fabricados a tal efecto;

b) en el caso de una puerta o de un portón traseros, la abertura de carga deberá cumplir los requisitos siguientes:

i) si el vehículo está equipado con una sola fila de asientos o únicamente con el asiento para el conductor, la altura mínima de la abertura de carga será de 600 mm,

ii) si el vehículo está equipado con dos o más filas de asientos, la altura mínima de la abertura de carga será de 800 mm y la abertura tendrá una superficie de 12 800 cm²;

c) La zona de carga cumplirá los requisitos siguientes:

"zona de carga": la parte del vehículo situada detrás de la fila o las filas de asientos, o detrás del asiento del conductor en caso de que el vehículo esté equipado únicamente con dicho asiento;

i) la superficie de la zona de carga será generalmente plana,

ii) en caso de que el vehículo esté equipado con una sola fila de asientos o con un solo asiento, la longitud mínima de la zona de carga será del 40 % de la distancia entre ejes,

iii) en caso de que el vehículo esté equipado con dos o más filas de asientos, la longitud mínima de la zona de carga será del 30 % de la distancia entre ejes;

en caso de que la última fila de asientos pueda quitarse fácilmente del vehículo sin utilizar herramientas especiales, se cumplirán los requisitos relativos a la longitud de la zona de carga con todos los asientos instalados en el vehículo,

iv) para cumplir los requisitos relativos a la longitud de la zona de carga, los asientos de la primera fila o de la última, según el caso, deberán estar rectos, en la posición normal de utilización de los ocupantes del vehículo.

3.8.2.3. Condiciones específicas de medición

3.8.2.3.1. Definiciones

a) "*Altura de la abertura de carga*": la distancia vertical entre dos o más planos horizontales, tangentes respectivamente al punto más alto de la parte inferior de la puerta y al punto más bajo de la parte superior de la puerta;

b) "*superficie de la abertura de carga*": la mayor superficie de la proyección ortogonal sobre un plano vertical, perpendicular a la línea central del vehículo, de la máxima abertura permitida cuando la puerta o puertas traseras o el portón trasero están abiertos por completo;

c) "*distancia entre ejes*" (a efectos de la aplicación de las fórmulas de los puntos 3.8.2.2 y 3.8.3.1): la distancia entre:

i) la línea central del eje delantero y la línea central del segundo eje, en caso de que el vehículo tenga dos ejes, o

ii) la línea central del eje delantero y la línea central de un eje virtual equidistante del segundo y del tercer eje, en caso de que el vehículo tenga tres ejes.

3.8.2.3.2. Ajuste de los asientos

- a) los asientos se regularán en la posición más atrasada;
- b) si es regulable, el respaldo trasero se ajustará para colocar el maniquí tridimensional para el punto H con un ángulo del torso de 25 grados;
- c) si no es regulable, el respaldo trasero estará en la posición prevista por el fabricante del vehículo;
- d) cuando pueda regularse la altura del asiento, este se ajustará en su posición más baja.

3.8.2.3.3. Condiciones del vehículo

- a) el vehículo estará en una situación de carga que corresponda a su masa máxima;
- b) el vehículo tendrá las ruedas enderezadas.

3.8.2.3.4. Los requisitos del punto 3.8.2.3.2 no se aplicarán cuando el vehículo esté provisto de un tabique o una separación.

3.8.2.3.5. Medición de la longitud de la zona de carga

- a) cuando el vehículo no esté equipado con una separación o un tabique, la longitud se medirá desde un plano vertical tangente al punto más atrasado de la parte superior del respaldo del asiento hasta la parte interior del cristal, puerta o portón traseros en posición cerrada;
- b) cuando el vehículo esté equipado con una separación o un tabique, la longitud se medirá desde un plano vertical tangente al punto más atrasado de la separación o el tabique hasta la parte interior del cristal, puerta o portón traseros, según el caso, en posición cerrada;
- c) los requisitos relativos a la longitud se cumplirán, como mínimo, a lo largo de una línea horizontal situada en el plano longitudinal vertical que atraviesa la línea central del vehículo al nivel de la superficie de carga.

3.8.3. Además de los criterios generales mencionados en los puntos 3.2 a 3.6, se cumplirán los criterios especificados en los puntos 3.8.3.1 a 3.8.3.4 para la clasificación de los vehículos en los que el habitáculo para el conductor y la carga no estén dentro de una sola unidad (es decir, la carrocería "BE").

3.8.3.1. En caso de que el vehículo esté provisto de una carrocería de tipo cerrado, se aplicará lo siguiente:

- a) las mercancías deberán poder cargarse a través de una puerta o un portón traseros, de un panel o por otros medios;
- b) la altura de la abertura de carga será, como mínimo, de 800 mm y la abertura tendrá una superficie mínima de 12 800 cm²;
- c) la longitud mínima de la zona de carga equivaldrá al 40 % de la distancia entre ejes.

3.8.3.2. En caso de que el vehículo esté provisto de una zona de carga de tipo abierto, solo se aplicará lo dispuesto en el punto 3.8.3.1, letras a) y c).

3.8.3.3. Para aplicar lo dispuesto en el punto 3.8.3, se aplicarán, *mutatis mutandis*, las definiciones del punto 3.8.2.

3.8.3.4. No obstante, los requisitos relativos a la longitud de la zona de carga deberán cumplirse a lo largo de una línea horizontal situada en el plano longitudinal que atraviesa la línea central del vehículo al nivel de la superficie de carga.

4. Criterios para la subcategorización de los vehículos como vehículos todoterreno

4.1. Los vehículos M₁ o N₁ se subcategorizarán como vehículos todoterreno si satisfacen al mismo tiempo las condiciones siguientes:

- a) tienen al menos un eje delantero y uno trasero concebidos para ser accionados simultáneamente, independientemente de que sea posible desembragar un eje motor;
- b) están equipados con al menos un dispositivo de bloqueo del diferencial o un mecanismo de efecto similar;
- c) pueden salvar una pendiente de al menos el 25 % sin remolque;
- d) cumplen cinco de los seis requisitos siguientes:
 - i) presentan un ángulo de ataque de 25 grados como mínimo,
 - ii) presentan un ángulo de salida de 20 grados como mínimo,

- iii) presentan un ángulo de rampa de 20 grados como mínimo,
 - iv) 180 mm de altura libre sobre el suelo mínima del eje delantero,
 - v) 180 mm de altura libre sobre el suelo mínima del eje trasero,
 - vi) 200 mm de altura libre sobre el suelo mínima entre ejes.
- 4.2. Los vehículos M₂, N₂ o M₃ cuya masa máxima no sea superior a 12 toneladas se clasificará en la subcategoría de vehículos todoterreno si cumplen la condición descrita en la letra a) o las dos condiciones descritas en las letras b) y c):
- a) todos sus ejes son accionados simultáneamente, independientemente de que sea posible desembragar uno o más ejes motores;
 - b) i) tienen al menos un eje delantero y uno trasero concebidos para ser accionados simultáneamente, independientemente de que sea posible desembragar un eje motor,
ii) están equipados con al menos un dispositivo de bloqueo del diferencial o un mecanismo que tenga el mismo efecto,
iii) pueden salvar una pendiente de un 25 % sin remolque;
 - c) cumplen cinco de los seis requisitos siguientes si su masa máxima no es superior a 7,5 toneladas y al menos cuatro si su masa máxima es superior a 7,5 toneladas:
 - i) presentan un ángulo de ataque de 25 grados como mínimo,
 - ii) presentan un ángulo de salida de 25 grados como mínimo,
 - iii) presentan un ángulo de rampa de 25 grados como mínimo,
 - iv) 250 mm de altura libre sobre el suelo mínima del eje delantero,
 - v) 300 mm de altura libre sobre el suelo mínima entre ejes,
 - vi) 250 mm de altura libre sobre el suelo mínima del eje trasero.
- 4.3. Los vehículos M₃ o N₃ cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas se clasificarán en la subcategoría de vehículos todoterreno si cumplen la condición descrita en la letra a) o las dos condiciones descritas en las letras b) y c):
- a) todos sus ejes son accionados simultáneamente, independientemente de que sea posible desembragar uno o más ejes motores;
 - b) i) al menos la mitad de los ejes (o dos de los tres ejes, en caso de un vehículo de tres ejes y *mutatis mutandis* en el caso de un vehículo de cinco ejes) están concebidos para ser accionados simultáneamente, independientemente de que sea posible desembragar un eje motor,
ii) están equipados con al menos un dispositivo de bloqueo del diferencial o un mecanismo de efecto similar,
iii) pueden salvar una pendiente de un 25 % sin remolque;
 - c) cumplen al menos cuatro de los seis requisitos siguientes:
 - i) presentan un ángulo de ataque de 25 grados como mínimo,
 - ii) presentan un ángulo de salida de 25 grados como mínimo,
 - iii) presentan un ángulo de rampa de 25 grados como mínimo,
 - iv) 250 mm de altura libre sobre el suelo mínima del eje delantero,
 - v) 300 mm de altura libre sobre el suelo mínima entre ejes,
 - vi) 250 mm de altura libre sobre el suelo mínima del eje trasero.
- 4.4. En el apéndice 1 se describirá el procedimiento para comprobar el cumplimiento de las disposiciones geométricas mencionadas en la presente sección.

5. Vehículos especiales

	Nombre	Código	Definición
5.1.	Auto-caravana	SA	<p>Todo vehículo especial de categoría M que incluya una zona habitable con el equipamiento mínimo siguiente:</p> <p>a) asientos y mesa;</p> <p>b) camas, que pueden formarse por conversión de los asientos;</p> <p>c) cocina;</p> <p>d) armarios.</p> <p>Este equipamiento estará sujeto firmemente en la zona habitable.</p> <p>No obstante, la mesa podrá diseñarse para poder quitarla con facilidad.</p>
5.2.	Vehículo blindado	SB	Todo vehículo destinado a proteger a personas y mercancías transportadas que tenga planchas de blindaje antibalas
5.3.	Ambulancia	SC	<p>Todo vehículo de categoría M destinado al transporte de enfermos o heridos y equipado especialmente para tal fin.</p> <p>El habitáculo para pacientes deberá cumplir los requisitos técnicos de la Norma EN 1789: 2007 sobre "Vehículos de transporte sanitario y sus equipos. Ambulancias de carretera" salvo la sección 6.5 "Lista de equipos".</p>
5.4.	Vehículo funerario	SD	Todo vehículo de categoría M destinado al transporte de difuntos y equipado especialmente para tal fin.
5.5.	Vehículo accesible en silla de ruedas	SH	Todo vehículo de categoría M ₁ fabricado o transformado de forma específica para transportar por carretera a una o más personas sentadas en sus sillas de ruedas.
5.6.	Caravana	SE	Todo vehículo de categoría O tal como se define en el apartado 3.2.1.3 de la Norma ISO 3833: 1977.
5.7.	Grúa móvil	SF	Todo vehículo de categoría N ₃ no destinado al transporte de mercancías y provisto de una grúa cuyo momento elevador sea igual o superior a 400 kNm.
5.8.	Grupo especial	SG	Todo vehículo especial que no entre dentro de ninguna de las definiciones de la presente sección.
5.9.	Remolque convertidor	SJ	Todo vehículo de categoría O equipado con un acoplamiento de quinta rueda destinado a sostener un semirremolque para convertir a este en un remolque.
5.10.	Remolque de transporte de carga excepcional	SK	<p>Todo vehículo de categoría O₄ destinado a transportar cargas indivisibles y sujeto a restricciones de velocidad y de circulación debido a sus dimensiones.</p> <p>Este término engloba también los remolques hidráulicos modulares, independientemente del número de módulos.</p>

6. Observaciones

6.1. No se concederá la homologación de tipo:

- a) a los remolques convertidores definidos en la sección 5 de la parte A del presente anexo;
- b) a los remolques de barra de tracción rígida definidos en la sección 4 de la parte C del presente anexo;
- c) a los remolques en los que pueden transportarse viajeros por carretera.

6.2. El punto 6.1 se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 23 sobre la homologación de tipo nacional de series cortas.

PARTE B

Criterios para los tipos, variantes y versiones de vehículos

1. Categoría M₁

1.1. Tipo de vehículo

1.1.1. Un "tipo de vehículo" constará de los vehículos que tengan en común todas las características siguientes:

- a) el nombre de la empresa del fabricante;
en caso de que la empresa cambie de forma jurídica, no será necesaria la concesión de una nueva homologación;
 - b) el diseño y el montaje de las piezas esenciales de la carrocería en caso de una carrocería autoportante;
lo mismo se aplicará, *mutatis mutandis*, a los vehículos cuya carrocería esté atornillada o soldada a un bastidor distinto;
 - c) en el caso de los vehículos fabricados en varias fases, el fabricante y el tipo del vehículo de la fase anterior.
- 1.1.2. No obstante los requisitos del punto 1.1.1, letra b), cuando el fabricante utilice la porción del suelo de la carrocería y los elementos constitutivos esenciales que forman la parte delantera de la carrocería situada justo delante del parabrisas en la fabricación de distintas clases de carrocería (por ejemplo, una berlina y un cupé), podrá considerarse que dichos vehículos pertenecen al mismo tipo. El fabricante presentará pruebas al respecto.
- 1.1.3. Un tipo constará, como mínimo, de una variante y una versión.
- 1.2. Variante
- 1.2.1. Una "variante" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características de fabricación siguientes:
- a) el número de puertas laterales o el tipo de carrocería definidos en la sección 1 de la parte C cuando el fabricante utilice el criterio del punto 1.1.2;
 - b) la unidad motriz respecto a las características de fabricación siguientes:
 - i) el tipo de fuente de energía (motor de combustión interna, motor eléctrico o de otro tipo),
 - ii) el principio de funcionamiento (encendido por chispa, encendido por compresión o de otro tipo),
 - iii) el número de cilindros y la disposición de los mismos en el caso de los motores de combustión interna (L4, V6 o de otro tipo);
 - c) el número de ejes;
 - d) el número de ejes motores y su interconexión;
 - e) el número de ejes directores;
 - f) el grado de acabado (por ejemplo: completo/incompleto).
- 1.3. Versión
- 1.3.1. Una "versión" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características siguientes:
- a) la masa máxima en carga técnicamente admisible;
 - b) la cilindrada del motor en el caso de un motor de combustión interna;
 - c) la potencia máxima de salida del motor o la potencia continua nominal máxima (motor eléctrico);
 - d) la naturaleza del combustible (gasolina, gasóleo, GLP, mezcla de dos combustibles, etc.);
 - e) el número máximo de plazas de asiento;
 - f) el nivel de ruido en marcha;
 - g) el nivel de las emisiones de escape (por ejemplo, Euro V, Euro VI o de otro tipo);
 - h) las emisiones de CO₂ en ciclo mixto o ponderadas y en ciclo mixto;
 - i) el consumo de energía eléctrica ponderado y en ciclo mixto;
 - j) el consumo de combustible en ciclo mixto o ponderado y en ciclo mixto;
 - k) la existencia de un conjunto único de tecnologías innovadoras, como se especifica en el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009 ⁽¹⁾.

(1) DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

2. Categorías M₂ y M₃

2.1. Tipo de vehículo

2.1.1. Un "tipo de vehículo" constará de los vehículos que tengan en común todas las características siguientes:

- a) el nombre de la empresa del fabricante;
en caso de que la empresa cambie de forma jurídica, no será necesaria la concesión de una nueva homologación;
- b) la categoría;
- c) los siguientes aspectos esenciales de la fabricación y el diseño:
 - i) el diseño y la fabricación de los elementos constitutivos esenciales que forman el bastidor,
 - ii) el diseño y la fabricación de los elementos constitutivos esenciales que forman la carrocería en el caso de una carrocería autoportante;
- d) el número de pisos (único o doble);
- e) el número de secciones (rígido/articulado);
- f) el número de ejes;
- g) el modo de suministro de energía (a bordo o desde fuera);
- h) en el caso de los vehículos fabricados en varias fases, el fabricante y el tipo del vehículo de la fase anterior.

2.1.2. Un tipo constará, como mínimo, de una variante y una versión.

2.2. Variante

2.2.1. Una "variante" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características de fabricación siguientes:

- a) el tipo de carrocería definido en la sección 2 de la parte C;
- b) la clase o la combinación de clases de vehículos, tal como se definen en el punto 2.1.1 del anexo I de la Directiva 2001/85/CE (solo en el caso de los vehículos completos y completados);
- c) el grado de acabado (por ejemplo: completo/incompleto/completado);
- d) la unidad motriz respecto a las características de fabricación siguientes:
 - i) el tipo de fuente de energía (motor de combustión interna, motor eléctrico o de otro tipo),
 - ii) el principio de funcionamiento (encendido por chispa, encendido por compresión o de otro tipo),
 - iii) el número de cilindros y la disposición de los mismos en el caso de los motores de combustión interna (L6, V8 o de otro tipo).

2.3. Versión

2.3.1. Una "versión" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características siguientes:

- a) la masa máxima en carga técnicamente admisible;
- b) la capacidad del vehículo de arrastrar un remolque o no;
- c) la cilindrada del motor en el caso de un motor de combustión interna;
- d) la potencia máxima de salida del motor o la potencia continua nominal máxima (motor eléctrico);
- e) la naturaleza del combustible (gasolina, gasóleo, GLP, mezcla de dos combustibles, etc.);
- f) el nivel de ruido en marcha;
- g) el nivel de las emisiones de escape (por ejemplo, Euro IV, Euro V o de otro tipo).

3. Categoría N₁

3.1. Tipo de vehículo

3.1.1. Un "tipo de vehículo" constará de los vehículos que tengan en común todas las características siguientes:

- a) el nombre de la empresa del fabricante;
en caso de que la empresa cambie de forma jurídica, no será necesaria la concesión de una nueva homologación;

- b) el diseño y el montaje de las piezas esenciales de la carrocería en caso de una carrocería autoportante;
 - c) el diseño y la fabricación de los elementos constitutivos esenciales que forman el bastidor en el caso de una carrocería no autoportante;
 - d) en el caso de los vehículos fabricados en varias fases, el fabricante y el tipo del vehículo de la fase anterior.
- 3.1.2. No obstante los requisitos del punto 3.1.1, letra b), cuando el fabricante utilice la porción del suelo de la carrocería y los elementos constitutivos esenciales que forman la parte delantera de la carrocería situada justo delante del parabrisas en la fabricación de distintas clases de carrocería (por ejemplo, una furgoneta y un bastidor-cabina, distintas distancias entre ejes y distintas alturas de techo), podrá considerarse que dichos vehículos pertenecen al mismo tipo. El fabricante presentará pruebas al respecto.
- 3.1.3. Un tipo constará, como mínimo, de una variante y una versión.
- 3.2. Variante
- 3.2.1. Una "variante" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características de fabricación siguientes:
- a) el número de puertas laterales o el tipo de carrocería definidos en la sección 3 de la parte C (en el caso de los vehículos completos y completados) cuando el fabricante utilice el criterio del punto 3.1.2;
 - b) el grado de acabado (por ejemplo: completo/incompleto/completado);
 - c) la unidad motriz respecto a las características de fabricación siguientes:
 - i) el tipo de fuente de energía (motor de combustión interna, motor eléctrico o de otro tipo),
 - ii) el principio de funcionamiento (encendido por chispa, encendido por compresión o de otro tipo),
 - iii) el número de cilindros y la disposición de los mismos en el caso de los motores de combustión interna (L6, V8 o de otro tipo);
 - d) el número de ejes;
 - e) el número de ejes motores y su interconexión;
 - f) el número de ejes directores.
- 3.3. Versión
- 3.3.1. Una "versión" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características siguientes:
- a) la masa máxima en carga técnicamente admisible;
 - b) la cilindrada del motor en el caso de un motor de combustión interna;
 - c) la potencia máxima de salida del motor o la potencia continua nominal máxima (motor eléctrico);
 - d) la naturaleza del combustible (gasolina, gasóleo, GLP, mezcla de dos combustibles, etc.);
 - e) el número máximo de plazas de asiento;
 - f) el nivel de ruido en marcha;
 - g) el nivel de las emisiones de escape (por ejemplo, Euro V, Euro VI o de otro tipo);
 - h) las emisiones de CO₂ en ciclo mixto o ponderadas y en ciclo mixto;
 - i) el consumo de energía eléctrica ponderado y en ciclo mixto;
 - j) el consumo de combustible en ciclo mixto o ponderado y en ciclo mixto.
4. **Categorías N₂ y N₃**
- 4.1. Tipo de vehículo
- 4.1.1. Un "tipo de vehículo" constará de los vehículos que tengan en común todas las características esenciales siguientes:
- a) el nombre de la empresa del fabricante;
 - en caso de que la empresa cambie de forma jurídica, no será necesaria la concesión de una nueva homologación;
 - b) la categoría;
 - c) el diseño y la fabricación del bastidor que son comunes a una línea única de producto;
 - d) el número de ejes;
 - e) en el caso de los vehículos fabricados en varias fases, el fabricante y el tipo del vehículo de la fase anterior.
- 4.1.2. Un tipo constará, como mínimo, de una variante y una versión.

4.2. Variante

4.2.1. Una "variante" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características de fabricación siguientes:

- a) el concepto estructural de la carrocería o el tipo de carrocería mencionados en la sección 3 de la parte C y en el apéndice 2 (solo en el caso de los vehículos completos y completados);
- b) el grado de acabado (por ejemplo: completo/incompleto/completado);
- c) la unidad motriz respecto a las características de fabricación siguientes:
 - i) el tipo de fuente de energía (motor de combustión interna, motor eléctrico o de otro tipo),
 - ii) el principio de funcionamiento (encendido por chispa, encendido por compresión o de otro tipo),
 - iii) el número de cilindros y la disposición de los mismos en el caso de los motores de combustión interna (L6, V8 o de otro tipo);
- d) el número de ejes motores y su interconexión;
- e) el número de ejes directores.

4.3. Versión

4.3.1. Una "versión" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características siguientes:

- a) la masa máxima en carga técnicamente admisible;
- b) la capacidad de arrastrar o no los remolques siguientes:
 - i) un remolque sin frenos,
 - ii) un remolque con sistema de frenado de inercia tal como se define en el apartado 2.12 del Reglamento nº 13 de la CEPE,
 - iii) un remolque con un sistema de frenado continuo o semicontinuo, tal como se define en los apartados 2.9 y 2.10 del Reglamento nº 13 de la CEPE,
 - iv) un remolque de categoría O₄ que dé lugar a una combinación cuya masa máxima no sea superior a 44 toneladas,
 - v) un remolque de categoría O₄ que dé lugar a una combinación cuya masa máxima sea superior a 44 toneladas;
- c) la cilindrada del motor;
- d) la potencia máxima de salida del motor;
- e) la naturaleza del combustible (gasolina, gasóleo, GLP, mezcla de dos combustibles, etc.);
- f) el nivel de ruido en marcha;
- g) el nivel de las emisiones de escape (por ejemplo, Euro IV, Euro V o de otro tipo).

5. Categorías O₁ y O₂

5.1. Tipo de vehículo

5.1.1. Un "tipo de vehículo" constará de los vehículos que tengan en común todas las características siguientes:

- a) el nombre de la empresa del fabricante;

en caso de que la empresa cambie de forma jurídica, no será necesaria la concesión de una nueva homologación;
- b) la categoría;
- c) el concepto, tal como se define en la sección 4 de la parte C;

- d) los siguientes aspectos esenciales de la fabricación y el diseño:
 - i) el diseño y la fabricación de los elementos constitutivos esenciales que forman el bastidor,
 - ii) el diseño y la fabricación de los elementos constitutivos esenciales que forman la carrocería en el caso de una carrocería autoportante;
 - e) el número de ejes;
 - f) en el caso de los vehículos fabricados en varias fases, el fabricante y el tipo del vehículo de la fase anterior.
- 5.1.2. Un tipo constará, como mínimo, de una variante y una versión.
- 5.2. Variante
- 5.2.1. Una "variante" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características de fabricación siguientes:
- a) la clase de carrocería mencionada en el apéndice 2 (en el caso de los vehículos completos y completados);
 - b) el grado de acabado (por ejemplo: completo/incompleto/completado);
 - c) el tipo de sistema de frenado (por ejemplo: sin frenos/de inercia/con asistencia).
- 5.3. Versión
- 5.3.1. Una "versión" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características siguientes:
- a) la masa máxima en carga técnicamente admisible;
 - b) el concepto de la suspensión (suspensión neumática, de acero o de caucho, barra de torsión, o de otro tipo);
 - c) el concepto de la barra de tracción (triangular, de tubo o de otro tipo).
6. **Categorías O₃ y O₄**
- 6.1. Tipo de vehículo
- 6.1.1. Un "tipo de vehículo" constará de los vehículos que tengan en común todas las características siguientes:
- a) el nombre de la empresa del fabricante;
en caso de que la empresa cambie de forma jurídica, no será necesaria la concesión de una nueva homologación;
 - b) la categoría;
 - c) el concepto del remolque respecto a las definiciones de la sección 4 de la parte C;
 - d) los aspectos siguientes de la fabricación y el diseño:
 - i) el diseño y la fabricación de los elementos constitutivos esenciales que forman el bastidor,
 - ii) el diseño y la fabricación de los elementos constitutivos esenciales que forman la carrocería en el caso de los remolques con una carrocería autoportante;
 - e) el número de ejes;
 - f) en el caso de los vehículos fabricados en varias fases, el fabricante y el tipo del vehículo de la fase anterior.
- 6.1.2 Un tipo constará, como mínimo, de una variante y una versión.
- 6.2. Variantes
- 6.2.1. Una "variante" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características de diseño y fabricación siguientes:
- a) la clase de carrocería mencionada en el apéndice 2 (en el caso de los vehículos completos y completados);
 - b) el grado de acabado (por ejemplo: completo/incompleto/completado);
 - c) el concepto de la suspensión (suspensión de acero, neumática o hidráulica);
 - d) las características técnicas siguientes:
 - i) la capacidad o no del bastidor para extenderse,
 - ii) la altura del piso (normal, bajo, medio, etc.).

6.3. Versiones

6.3.1. Una "versión" en el marco de un tipo de vehículo agrupará los vehículos que tengan en común todas las características siguientes:

- a) la masa máxima en carga técnicamente admisible;
- b) las subdivisiones o la combinación de subdivisiones mencionadas en los puntos 3.2 y 3.3 del anexo I de la Directiva 96/53/CE a las que pertenezca el espaciado entre dos ejes consecutivos que formen un grupo;
- c) la definición de los ejes en los aspectos siguientes:
 - i) ejes elevables (número y situación),
 - ii) ejes cargables (número y situación),
 - iii) ejes directores (número y situación).

7. Requisitos comunes para todas las categorías de vehículos

7.1. Cuando un vehículo esté clasificado en varias categorías por su masa máxima, por el número de plazas de asiento o por ambas cosas, el fabricante podrá decidir si utiliza los criterios de una u otra categoría de vehículo para la definición de las variantes y las versiones.

7.1.1. Ejemplos:

- a) un vehículo "A" podrá ser objeto de una homologación de tipo como N_1 (3,5 toneladas) y N_2 (4,2 toneladas) en relación con su masa máxima; en tal caso, los parámetros mencionados en la categoría N_1 podrán utilizarse también para el vehículo clasificado en la categoría N_2 (o viceversa);
- b) un vehículo "B" podrá ser objeto de una homologación de tipo como M_1 y M_2 en relación con el número de plazas de asiento (7+1 o 10+1), y los parámetros mencionados en la categoría M_1 podrán utilizarse también para el vehículo clasificado en la categoría M_2 (o viceversa).

7.2. Un vehículo de categoría N podrá ser objeto de una homologación de tipo respecto a las disposiciones requeridas para la categoría M_1 o M_2 , según el caso, si está destinado a convertirse en un vehículo de esa categoría durante la fase siguiente de un procedimiento de homologación de tipo multifásica.

7.2.1. Esta opción solo se permitirá en el caso de los vehículos incompletos.

Tales vehículos estarán identificados mediante un código de variante específico facilitado por el fabricante del vehículo de base.

7.3. Designaciones de tipo, variante y versión

7.3.1. El fabricante asignará un código alfanumérico, formado por letras latinas y números arábigos, a cada tipo, variante y versión de vehículo.

Está permitido el uso de paréntesis y guiones, siempre que no sustituyan a una letra o a un número.

7.3.2. El código completo se designará: Tipo-Variante-Versión o "TVV".

7.3.3. El TVV identificará clara e inequívocamente una combinación única de características técnicas en relación con los criterios definidos en la parte B del presente anexo.

7.3.4. Un fabricante podrá utilizar el mismo código para definir un tipo de vehículo cuando este esté clasificado en dos o más categorías.

7.3.5. Un fabricante no podrá utilizar el mismo código para definir un tipo de vehículo para más de una homologación de tipo dentro de la misma categoría de vehículo.

7.4. Número de caracteres del TVV

7.4.1. El número de caracteres no será superior a:

- a) 15 para el código del tipo de vehículo;
- b) 25 para el código de una variante;
- c) 35 para el código de una versión.

7.4.2. El código alfanumérico completo "TVV" no tendrá más de 75 caracteres.

7.4.3. Cuando se utilice el TVV en conjunto, se dejará un espacio entre el tipo, la variante y la versión.

Ejemplo de TVV: 159AF[...espacio]0054[...espacio]977K(BE).

PARTE C

Definiciones de los tipos de carrocería**0. Generalidades**

- 0.1. El tipo de carrocería mencionado en la sección 9 del anexo I y en la parte 1 del anexo III, así como el código de carrocería mencionado en el punto 38 del anexo IX se indicarán mediante códigos.

La lista de códigos se aplicará principalmente a los vehículos completos y completados.

- 0.2. Por lo que se refiere a los vehículos de la categoría M, el tipo de carrocería constará de dos letras, tal como se especifica en las secciones 1 y 2.
- 0.3. Por lo que se refiere a los vehículos de las categorías N y O, el tipo de carrocería constará de dos letras, tal como se especifica en las secciones 3 y 4.
- 0.4. En caso necesario (especialmente para los tipos de carrocería mencionados respectivamente en los puntos 3.1 y 3.6, y en los puntos 4.1 a 4.4), tendrán dos dígitos suplementarios.
- 0.4.1. La lista de dígitos se establece en el apéndice 2 del presente anexo.
- 0.5. En el caso de los vehículos especiales, el tipo de carrocería que se utilice estará vinculado a la categoría del vehículo.

1. Vehículos pertenecientes a la categoría M₁

Ref.	Código	Nombre	Definición
1.1.	AA	Berlina	Vehículo definido en el apartado 3.1.1.1 de la norma ISO nº 3833-1977, provisto de al menos cuatro ventanillas laterales.
1.2.	AB	Con portón trasero	Berlina, tal como se define en el punto 1.1, con un portón en la parte trasera del vehículo.
1.3.	AC	Familiar	Vehículo definido en el apartado 3.1.1.4 de la norma ISO nº 3833-1977.
1.4.	AD	Cupé	Vehículo definido en el apartado 3.1.1.5 de la norma ISO nº 3833-1977.
1.5.	AE	Descapotable	Vehículo definido en el apartado 3.1.1.6 de la norma ISO nº 3833-1977. No obstante, un descapotable podrá carecer de puertas.
1.6.	AF	Multiuso	Vehículo de motor distinto de AG y de los mencionados en AA a AE destinado al transporte de personas y su equipaje u ocasionalmente de mercancías, en un compartimento único.
1.7.	AG	Camioneta familiar	Vehículo definido en el apartado 3.1.1.4.1 de la norma ISO nº 3833-1977. No obstante, el compartimento para el equipaje deberá estar completamente separado del compartimento para personas. Además, el punto de referencia de la plaza de asiento del conductor no tiene que tener una altura mínima de 750 mm por encima de la superficie en la que se apoya el vehículo.

2. Vehículos de motor de categoría M₂ o M₃

Ref.	Código	Nombre	Definición
2.1.	CA	Vehículo de un solo piso	Vehículo en el que los espacios previstos para las personas están dispuestos en un solo nivel o de manera que no forman dos niveles superpuestos
2.2.	CB	Vehículo de dos pisos	Vehículo definido en el punto 2.1.6 del anexo I de la Directiva 2001/85/CE
2.3.	CC	Vehículo articulado de un solo piso	Vehículo definido en el punto 2.1.3 del anexo I de la Directiva 2001/85/CE, con un solo piso
2.4.	CD	Vehículo articulado de dos pisos	Vehículo definido en el punto 2.1.3.1 del anexo I de la Directiva 2001/85/CE

Ref.	Código	Nombre	Definición
2.5.	CE	Vehículo de un solo piso de suelo bajo	Vehículo definido en el punto 2.1.4 del anexo I de la Directiva 2001/85/CE, con un solo piso
2.6.	CF	Vehículo de dos pisos de suelo bajo	Vehículo definido en el punto 2.1.4 del anexo I de la Directiva 2001/85/CE, con dos pisos
2.7.	CG	Vehículo articulado de un solo piso de suelo bajo	Vehículo que combina las características técnicas de las entradas 2.3 y 2.5
2.8.	CH	Vehículo articulado de dos pisos de suelo bajo	Vehículo que combina las características técnicas de las entradas 2.4 y 2.6
2.9.	CI	Vehículo de un solo piso de techo abierto	Vehículo con techo parcial o sin techo
2.10.	CJ	Vehículo de dos pisos de techo abierto	Vehículo sin techo por encima de todo o de parte de su piso superior
2.11.	CX	Bastidor de autobús	Vehículo incompleto dotado únicamente de largueros del bastidor o montaje de tubos, grupo motopropulsor y ejes, que está destinado a ser completado con carrocería, adaptado a las necesidades del transportista.

3. Vehículos de motor de categoría N₁, N₂ o N₃

Ref.	Código	Nombre	Definición
3.1.	BA	Camión	Vehículo diseñado y fabricado exclusiva o principalmente para transportar mercancías. También puede arrastrar un remolque.
3.2.	BB	Furgoneta	Camión en el que el habitáculo del conductor y la zona de carga están situados en una sola unidad
3.3.	BC	Tractocamión	Vehículo tractor diseñado y fabricado exclusiva o principalmente para arrastrar semirremolques
3.4.	BD	Vehículo tractor de carretera	Vehículo tractor diseñado y fabricado exclusiva o principalmente para arrastrar remolques distintos de los semirremolques
3.5.	BE	Picap	Vehículo cuya masa máxima no es superior a 3 500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único
3.6.	BX	Bastidor con cabina o bastidor con cubierta	Vehículo incompleto dotado únicamente de una cabina (completa o parcial), largueros del bastidor, grupo motopropulsor y ejes, que está destinado a ser completado con carrocería, adaptado a las necesidades del transportista.

4. Vehículos de la categoría O

Ref.	Código	Nombre	Definición
4.1.	DA	Semirremolque	Remolque diseñado y fabricado para ser acoplado a una unidad tractora o a un remolque convertidor y aplicar una carga vertical considerable al vehículo tractor o al remolque convertidor. El acoplamiento que se utilice en una combinación de vehículos constará de un pivote de enganche y de una quinta rueda.
4.2.	DB	Remolque con barra de tracción	Remolque que tiene, como mínimo, dos ejes, al menos uno de los cuales es un eje director: a) provisto de un dispositivo de remolque que pueda desplazarse verticalmente (respecto al remolque), y b) que transmite menos de 100 daN como carga vertical estática al vehículo tractor.

Ref.	Código	Nombre	Definición
4.3.	DC	Remolque de eje central	Remolque cuyo eje o ejes están situados cerca del centro de gravedad del vehículo (cuando la carga se halla repartida uniformemente) de manera que solo se transmite al vehículo tractor una pequeña carga estática vertical, no superior al menor de los dos valores siguientes: el 10 % de la que corresponde a la masa máxima del remolque o una carga de 1 000 daN.
4.4.	DE	Remolque con barra de tracción rígida	<p>Remolque con un eje o un grupo de ejes equipado con una barra de tracción que transmite una carga estática no superior a 4 000 daN al vehículo tractor debido a su configuración y que no entra dentro de la definición de remolque de eje central.</p> <p>El acoplamiento que se utilice en una combinación de vehículos no constará de un pivote de enganche y una quinta rueda.</p>

Apéndice 1

Procedimiento para comprobar si un vehículo puede categorizarse como vehículo todoterreno**0. Generalidades**

- 0.1. A efectos de la clasificación de un vehículo como vehículo todoterreno, se aplicará el procedimiento descrito en el presente apéndice.

1. Condiciones de ensayo para las mediciones geométricas

- 1.1. Los vehículos pertenecientes a la categoría M_1 o N_1 estarán descargados, con un maniquí que represente un hombre del percentil 50 instalado en el asiento del conductor, y equipados con líquido de refrigeración, lubricantes, combustible, herramientas y rueda de repuesto (si forman parte del equipamiento original).

Podrá sustituirse el maniquí por un dispositivo similar que tenga la misma masa.

- 1.2. Los vehículos distintos de los mencionados en el punto 1.1 estarán cargados hasta alcanzar su masa máxima en carga técnicamente admisible.

La distribución de la masa sobre los ejes será la que represente el peor caso posible respecto al cumplimiento de los criterios respectivos.

- 1.3. Se presentará al servicio técnico un vehículo representativo del tipo en las condiciones especificadas en los puntos 1.1 o 1.2. El vehículo estará parado y con las ruedas enderezadas.

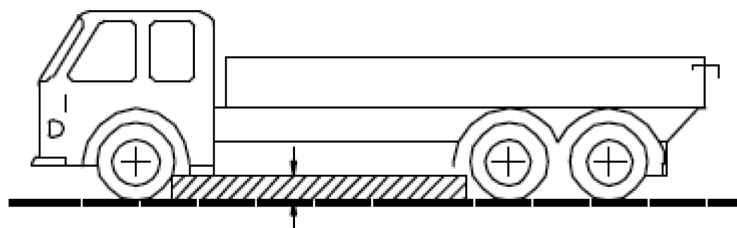
El suelo sobre el que se realicen las mediciones será tan plano y horizontal como sea posible (con una inclinación máxima del 0,5 %).

2. Medición de los ángulos de ataque, salida y rampa

- 2.1. El ángulo de ataque se medirá con arreglo al apartado 6.10 de la norma ISO 612: 1978.
- 2.2. El ángulo de salida se medirá con arreglo al apartado 6.11 de la norma ISO 612: 1978.
- 2.3. El ángulo de rampa se medirá con arreglo al apartado 6.9 de la norma ISO 612: 1978.
- 2.4. Al medir el ángulo de salida, los dispositivos de protección trasera contra el empotramiento que sean regulables en altura podrán fijarse en la posición superior.
- 2.5. Lo prescrito en el punto 2.4 no se interpretará en el sentido de imponer la obligación de que el vehículo de base esté equipado con un dispositivo de protección trasera contra el empotramiento como equipamiento original. No obstante, el fabricante del vehículo de base informará al fabricante de la siguiente fase de que el vehículo tiene que cumplir los requisitos sobre el ángulo de salida cuando esté equipado con un dispositivo de protección trasera contra el empotramiento.

3. Medición de la altura libre sobre el suelo

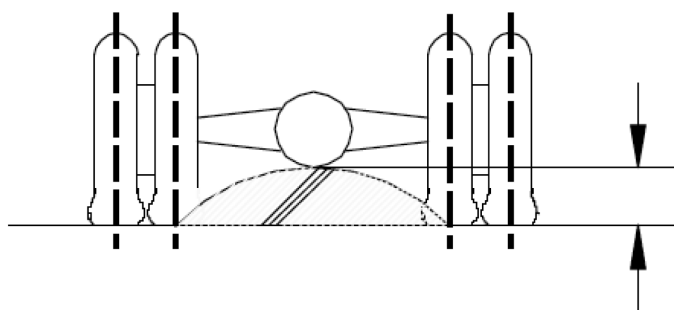
- 3.1. Altura libre sobre el suelo entre los ejes
- 3.1.1. "Altura libre sobre el suelo entre los ejes": la distancia mínima entre el plano de apoyo y el punto fijo más bajo del vehículo.
Para aplicar la definición, se tendrá en cuenta la distancia entre el último eje de un grupo delantero de ejes y el primer eje de un grupo trasero de ejes.



3.1.2. Ninguna parte rígida del vehículo deberá proyectarse en la zona rayada de la figura.

3.2. Altura libre sobre el suelo bajo un eje

3.2.1. “*Altura libre sobre el suelo bajo un eje*”: la distancia determinada por el punto más alto de un arco de círculo que pase por el centro de la huella de las ruedas de un eje (las ruedas interiores en caso de neumáticos gemelos) y que toca el punto fijo más bajo del vehículo entre las ruedas.



3.2.2. Cuando proceda, la medición de la altura libre sobre el suelo se realizará con cada uno de los distintos ejes de un grupo de ejes.

4. Capacidad de subida

4.1. “*Capacidad de subida*”: la capacidad de un vehículo de salvar una pendiente.

4.2. Se efectuará un ensayo para comprobar la capacidad de subida de un vehículo incompleto y de un vehículo completo de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃.

4.3. El ensayo será efectuado por el servicio técnico con un vehículo representativo del tipo que se someterá a ensayo.

4.4. A petición del fabricante y en las condiciones especificadas en el anexo XVI, la capacidad de subida de un tipo de vehículo podrá demostrarse mediante ensayos virtuales.

5. Condiciones de ensayo y criterio de aptitud

5.1. Hasta el 31 de octubre de 2014, se aplicarán las condiciones descritas en la sección 7.5 del anexo I de la Directiva 97/27/CE.

A partir del 1 de noviembre de 2014, se aplicarán las condiciones de ensayo adoptadas con arreglo al artículo 14 del Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

5.2. El vehículo deberá salvar la pendiente a una velocidad estable, sin que las ruedas derrapen longitudinal o lateralmente.

⁽¹⁾ DO L 200 de 31.7.2009, p. 1.

*Apéndice 2***Dígitos utilizados para complementar los códigos que deben utilizarse para los distintos tipos de carrocería**

- 01 Plataforma;
 - 02 De lateral abatible;
 - 03 De caja cerrada;
 - 04 Carrocería acondicionada con tabiques aislados y equipos para mantener la temperatura interior;
 - 05 Carrocería acondicionada con tabiques aislados, pero sin equipos para mantener la temperatura interior;
 - 06 De lonas laterales;
 - 07 De caja móvil (superestructura intercambiable);
 - 08 Portacontenedores;
 - 09 Con grúa de elevación;
 - 10 Volquete;
 - 11 Cisterna;
 - 12 Cisterna destinada al transporte de mercancías peligrosas;
 - 13 Para transporte de ganado;
 - 14 Portavehículos;
 - 15 Hormigonera;
 - 16 Con bomba de hormigonar;
 - 17 Para transporte de madera;
 - 18 Basurero;
 - 19 Para barrer, limpiar y secar la vía pública;
 - 20 Compresor;
 - 21 Para transporte de embarcaciones;
 - 22 Para transporte de planeadores;
 - 23 Para el comercio al por menor o como expositor;
 - 24 De asistencia;
 - 25 Con escalera;
 - 26 Camión grúa (distinto de las grúas móviles descritas en la sección 5 de la parte A del anexo II);
 - 27 Con plataforma aérea;
 - 28 Perforadora;
 - 29 Remolque de suelo bajo;
 - 30 Vehículo para transporte de cristales;
 - 31 De extinción de incendios;
 - 99 Carrocería no incluida en la presente lista.»
-

ANEXO II

El anexo IV de la Directiva 2007/46/CE queda modificado como sigue:

- 1) El título del anexo IV se sustituye por el texto siguiente: **«REQUISITOS PARA LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE DE VEHÍCULOS».**
- 2) El punto 43 de la parte I del anexo IV se sustituye por el texto siguiente:

«43	Sistemas antiproyección	Directiva 91/226/CEE	L 103 de 23.4.1991, p. 5.					x	x	x	x	x	x	x	x
-----	-------------------------	----------------------	---------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

- 3) El título del apéndice del anexo IV se sustituye por el texto siguiente: **«Requisitos para la homologación de tipo de vehículos de la categoría M₁ fabricados en series cortas con arreglo al artículo 22».**

ANEXO III

El anexo IX de la Directiva 2007/46/CE queda modificado como sigue:

- 1) El texto de la entrada 31 en «Cara 2. Categoría de vehículos N₂ (vehículos completos y completados)» del modelo de certificado de conformidad se sustituye por el texto siguiente:
«31. Posición del eje o ejes elevables: ...».
 - 2) El texto de la entrada 31 en «Cara 2. Categoría de vehículos N₃ (vehículos completos y completados)» del modelo de certificado de conformidad se sustituye por el texto siguiente:
«31. Posición del eje o ejes elevables: ...».
 - 3) El texto de la entrada 31 en «Cara 2. Categorías de vehículos O₁ y O₂ (vehículos completos y completados)» del modelo de certificado de conformidad se sustituye por el texto siguiente:
«31. Posición del eje o ejes elevables: ...».
 - 4) El texto de la entrada 31 en «Cara 2. Categorías de vehículos O₃ y O₄ (vehículos completos y completados)» del modelo de certificado de conformidad se sustituye por el texto siguiente:
«31. Posición del eje o ejes elevables: ...».
 - 5) El texto de la entrada 31 en «Cara 2. Categoría de vehículos N₂ (vehículos incompletos)» del modelo de certificado de conformidad se sustituye por el texto siguiente:
«31. Posición del eje o ejes elevables: ...».
 - 6) El texto de la entrada 31 en «Cara 2. Categoría de vehículos N₃ (vehículos incompletos)» del modelo de certificado de conformidad se sustituye por el texto siguiente:
«31. Posición del eje o ejes elevables: ...».
 - 7) El texto de la entrada 31 en «Cara 2. Categoría de vehículos O₁ y O₂ (vehículos incompletos)» del modelo de certificado de conformidad se sustituye por el texto siguiente:
«31. Posición del eje o ejes elevables: ...».
 - 8) El texto de la entrada 31 en «Cara 2. Categoría de vehículos O₃ y O₄ (vehículos incompletos)» del modelo de certificado de conformidad se sustituye por el texto siguiente:
«31. Posición del eje o ejes elevables: ...».
 - 9) El texto de las notas explicativas relativas al anexo IX se modifica como sigue:
 - a) se suprime la última frase de la nota explicativa a);
 - b) se añade a la nota explicativa e) el texto siguiente:
«En el caso de un remolque de eje central con un eje único, indique la distancia horizontal entre el eje vertical del acoplamiento y el centro del eje.».
-

ANEXO IV

El anexo XI de la Directiva 2007/46/CE queda modificado como sigue:

1) El punto 43 del apéndice 2 del anexo XI se sustituye por el texto siguiente:

«43	Sistemas antiproyección	Directiva 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x».
-----	-------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	-----

2) El punto 43 del apéndice 4 del anexo XI se sustituye por el texto siguiente:

«43	Sistemas antiproyección	Directiva 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x».
-----	-------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	-----

3) Se inserta el apéndice 6 siguiente después del apéndice 5 y antes de «Significado de las letras»:

«Apéndice 6

Remolques de transporte de carga excepcional

Punto	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Remolque de la categoría O ₄
3	Depósitos de combustible y dispositivos de protección trasera	Directiva 70/221/CEE	X
4	Emplazamiento de la placa trasera de matrícula	Directiva 70/222/CEE	X
5	Fuerza sobre el mando	Directiva 70/311/CEE	X
9	Frenado	Directiva 71/320/CEE	X
10	Interferencias de radio (compatibilidad electromagnética)	Directiva 72/245/CEE	X
18	Placas (reglamentarias)	Directiva 76/114/CEE	X
20	Instalación de los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa	Directiva 76/756/CEE	A + N
21	Catadióptricos	Directiva 76/757/CEE	X
22	Luces de gálibo, de posición delanteras y traseras, de frenado, laterales de posición y de circulación diurna	Directiva 76/758/CEE	X
23	Indicadores de dirección	Directiva 76/759/CEE	X
24	Iluminación de la placa trasera de matrícula	Directiva 76/760/CEE	X
28	Luces antiniebla traseras	Directiva 77/538/CEE	X
29	Luz de marcha atrás	Directiva 77/539/CEE	X
36	Calefacción de la cabina	Directiva 2001/56/CE	N/A
42	Protección lateral	Directiva 89/297/CEE	A
43	Sistemas antiproyección	Directiva 91/226/CEE	A

Punto	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Remolque de la categoría O ₄
46	Neumáticos	Directiva 92/23/CEE	I
48	Masas y dimensiones	Directiva 97/27/CE	X
50	Acoplamientos	Directiva 94/20/CE	X
63	Reglamento general de seguridad	Reglamento (CE) n ^o 661/2009	A/P»

4) «Significado de las letras» se modifica como sigue:

a) el punto L se sustituye por el texto siguiente:

«L: Aplicable únicamente a los asientos destinados a un uso normal mientras el vehículo circula por la calzada. Se exigen, como mínimo, anclajes para cinturones abdominales en las plazas de asiento traseras. Los asientos no concebidos para utilizarse cuando el vehículo circula por la calzada deben estar claramente identificados para los usuarios mediante un pictograma o mediante un letrero con el texto adecuado.»;

b) después del punto N/A, se inserta el punto siguiente:

«A/P: Este acto reglamentario es aplicable parcialmente. El ámbito de aplicación preciso se establece en las medidas de aplicación del Reglamento (CE) n^o 661/2009.»;

c) después del punto H, se inserta el punto siguiente:

«I: Los neumáticos deben ser objeto de una homologación de tipo conforme a lo dispuesto en el Reglamento n^o 54 de la CEPE, incluso si la velocidad máxima de diseño es inferior a 80 km/h.

La capacidad de carga podrá ajustarse en relación con la velocidad máxima de diseño del remolque, de común acuerdo con el fabricante de los neumáticos.».

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 679/2011 DE LA COMISIÓN**de 14 de julio de 2011****que modifica el Reglamento (CE) n° 1974/2006 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1698/2005 del Consejo relativo a la ayuda al desarrollo rural a través del Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1698/2005 del Consejo, de 20 de septiembre de 2005, relativo a la ayuda al desarrollo rural a través del Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader) ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 91,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 1698/2005 establece un marco jurídico único para regular la ayuda prestada por el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader) en favor del desarrollo rural en toda la Unión. Este marco jurídico se ha complementado con disposiciones de aplicación establecidas mediante el Reglamento (CE) n° 1974/2006 de la Comisión ⁽²⁾. Basándose en la experiencia adquirida y en los problemas que han surgido al aplicar los programas de desarrollo rural, es necesario modificar algunas disposiciones de ese Reglamento e introducir disposiciones de aplicación adicionales.
- (2) Es posible que las operaciones de producción de energía renovable en las explotaciones agrícolas conforme a lo dispuesto en el artículo 26 del Reglamento (CE) n° 1698/2005 no entren en el ámbito de aplicación del artículo 42 del Tratado. Con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas aplicables a las ayudas estatales agrarias, debe establecerse una disposición específica para las inversiones en producción de energía renovable en las explotaciones agrícolas.
- (3) De acuerdo con el artículo 27, apartado 12, del Reglamento (CE) n° 1974/2006, la adaptación de los compromisos agroambientales o relativos al bienestar de los animales puede consistir en la prórroga del período de ejecución del compromiso. Para evitar el solapamiento con el período de programación siguiente, la adaptación debe limitarse al final del período de primas al que se refiera la solicitud de pagos de 2013.
- (4) El artículo 47 del Reglamento (CE) n° 1698/2005 dispone que los compromisos en favor del medio forestal se suscribirán por norma general por un período de entre cinco y siete años. Con el fin de evitar que los compromisos renovados se solapen con el período de programación siguiente, procede disponer que los Estados

miembros puedan permitir que esos compromisos se prorroguen hasta el final del período de primas al que se refiera la solicitud de pagos de 2013.

- (5) El artículo 62, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n° 1698/2005 dispone que, a efectos de la adopción de decisiones por el grupo de acción local, los agentes económicos y sociales, así como otros representantes de la sociedad civil, deberán representar como mínimo el 50 % de las asociaciones locales. Los Estados miembros deben asegurarse de que los grupos de acción local cumplen también este porcentaje mínimo con respecto a la votación, para evitar que el sector público domine la adopción de decisiones. Debe garantizarse, además, que los promotores de los proyectos no influyan en la decisión relativa a la selección de estos. Procede, por tanto, establecer salvaguardas eficaces para evitar todo conflicto de intereses con respecto a la evaluación y votación de las propuestas de proyectos. Asimismo, conviene garantizar la transparencia en la adopción de decisiones dándole la visibilidad apropiada.
- (6) El artículo 38, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1974/2006 contempla la posibilidad de pagar anticipos para sufragar los costes de funcionamiento de los grupos de acción local. Se ha demostrado que, para garantizar las necesidades de flujo de caja de los grupos de acción local, es preciso que la posibilidad de pagar anticipos se haga extensiva a los costes generados por la adquisición de capacidades y la promoción territorial a que se refiere el artículo 63, letra c), del Reglamento (CE) n° 1698/2005.
- (7) El artículo 44, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1974/2006 autoriza a los Estados miembros a adoptar medidas específicas para evitar que, en caso de cambios insignificantes en la situación de una explotación, se produzcan resultados inadecuados en relación con los compromisos suscritos, como la obligación de que el beneficiario devuelva la ayuda recibida cuando el cesionario de una parte de la explotación no asuma un compromiso. Con el fin de garantizar la seguridad jurídica, es necesario precisar qué se entiende por cambio insignificante cuando se reduce la superficie de la explotación.
- (8) El artículo 46 del Reglamento (CE) n° 1974/2006 prevé la aplicación de una cláusula de revisión en caso de modificarse la base jurídica de determinadas medidas. Con el fin de evitar incongruencias con el marco jurídico y normativo que se establezca para el período de programación siguiente al actual, es conveniente prever también la aplicación de una cláusula de revisión cuando los nuevos compromisos en materia de agroambiente, bienestar animal o medio forestal suscritos por un período comprendido entre cinco y siete años tengan una duración superior a la del período de programación actual.

⁽¹⁾ DO L 277 de 21.10.2005, p. 1.⁽²⁾ DO L 368 de 23.12.2006, p. 15.

- (9) Con el fin de aclarar la aplicación del artículo 52, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1974/2006, procede fijar la base con respecto a la cual se aplicará el porcentaje de cofinanciación cuando se realicen operaciones de ingeniería financiera.
- (10) Por lo que atañe a los fondos de garantía de las operaciones de ingeniería financiera contempladas en la subsección 3 de la sección 1 del capítulo IV del Reglamento (CE) n° 1974/2006, y para lograr una utilización lo más eficaz posible de los recursos de la Unión, conviene proporcionar datos complementarios sobre el método de cálculo de los gastos subvencionables de la operación vinculada a esas intervenciones.
- (11) Aun reconociendo el carácter específico del desarrollo rural, fundamentalmente la pequeña dimensión de las operaciones subvencionadas, con el fin de potenciar al máximo el efecto multiplicador del instrumento de ingeniería financiera, es necesario aclarar la reutilización de los recursos devueltos a la operación de ingeniería financiera durante el período de programación y establecer la diferencia entre esa reutilización y la efectuada después de la fecha final de admisibilidad del programa de desarrollo rural.
- (12) Teniendo en cuenta el carácter de algunas inversiones en silvicultura y el hecho de que los pagos podrían, en determinadas circunstancias, estar vinculados a la superficie, es conveniente poder recurrir al cálculo de costes estándar como alternativa al sistema de facturas utilizado para determinar la cuantía de las ayudas de la medida mencionada en el artículo 27 del Reglamento (CE) n° 1698/2005. Procede, pues, adaptar el artículo 53, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1974/2006 en consecuencia.
- (13) El artículo 54, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1974/2006 establece las condiciones en que las contribuciones en especie pueden considerarse gastos subvencionables. En su forma actual, el artículo 54, apartado 1, considera que las contribuciones en especie solo son admisibles en el caso de las operaciones de inversión. La experiencia demuestra que esta condición es demasiado restrictiva para lograr una aplicación eficaz de las medidas. Conviene disponer, pues, que las contribuciones en especie puedan admitirse en cualquier tipo de operación.
- (14) El artículo 55 del Reglamento (CE) n° 1974/2006 establece normas para precisar los gastos considerados subvencionables en el caso de las inversiones. Para que la aplicación de ese artículo resulte más clara, debe excluirse explícitamente la subvencionabilidad de los gastos de adquisición de derechos de ayuda. Asimismo, conviene aclarar que, dadas sus características, las inversiones de sustitución del potencial de producción agrícola afectado por catástrofes naturales constituyen un gasto subvencionable.
- (15) Con el fin de aumentar el efecto de los anticipos en la situación de crisis financiera actual, y habida cuenta de la función específica que desempeñan los gobiernos regionales en la aplicación de la política de desarrollo rural, es conveniente que la posibilidad de conceder anticipos prevista en el artículo 56 del Reglamento (CE) n° 1974/2006 se haga extensiva también a las autoridades regionales.
- (16) Para facilitar la aplicación de los proyectos de inversión en la situación de crisis económica y financiera actual, se ha aumentado al 50 % el importe máximo de los anticipos correspondientes a inversiones de 2009 y 2010. Habida cuenta de los efectos negativos que sigue causando la citada crisis, conviene mantener este importe superior hasta el final del período de programación. Con el fin de garantizar la continuidad de la aplicación de los programas de desarrollo rural entre finales de 2010 y la entrada en vigor del presente Reglamento, la disposición pertinente debe aplicarse con carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2011.
- (17) Teniendo en cuenta las dimensiones relativamente reducidas de los proyectos de desarrollo rural y las dificultades con que estos obtienen garantías bancarias para la concesión de anticipos, es necesario adoptar medidas que permitan sustituir esas garantías por garantías escritas de entidades públicas.
- (18) Para hacer un uso óptimo de los anticipos, conviene que sea el organismo pagador competente el que decida en qué momento deben liberarse las garantías.
- (19) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n° 1974/2006 en consecuencia.
- (20) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de desarrollo rural.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 1974/2006 queda modificado como sigue:

- 1) Se añade el artículo 16 bis siguiente:

«Artículo 16 bis

A efectos del artículo 26 del Reglamento (CE) n° 1698/2005, cuando se realicen inversiones para la producción de energía térmica y/o electricidad procedentes de fuentes renovables en explotaciones agrícolas, las instalaciones dedicadas a la producción de energía renovable podrán optar a ayuda únicamente si su capacidad no es superior al equivalente al consumo medio anual combinado de energía térmica y electricidad en la explotación agrícola, incluida la unidad familiar de la explotación.

Cuando se realicen inversiones para la producción de biocarburantes con arreglo a la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*) en explotaciones agrícolas, las instalaciones dedicadas a la producción de energía renovable podrán optar a ayuda únicamente si su capacidad no es superior al equivalente al consumo medio anual de combustible de transporte en la explotación agrícola.

(*) DO L 140 de 5.6.2009, p. 16.»

- 2) En el artículo 27, apartado 12, el texto del párrafo segundo se sustituye por el siguiente:

«La adaptación también podrá consistir en la prórroga del período de ejecución del compromiso. La prórroga no podrá rebasar el período al que se refiera la solicitud de pagos de 2013.»

- 3) Se inserta el artículo 32 bis siguiente:

«Artículo 32 bis

A efectos del artículo 47 del Reglamento (CE) nº 1698/2005, los Estados miembros podrán autorizar que los compromisos en favor del medio forestal se prorroguen hasta el final del período al que se refiera la solicitud de pagos de 2013.»

- 4) En el artículo 37, se añade el apartado siguiente:

«5. A efectos del artículo 62, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1698/2005, el órgano decisorio de los grupos de acción local adoptará las decisiones sobre selección de proyectos mediante una votación en la que los agentes económicos y sociales, así como otros representantes de la sociedad civil, conforme a lo dispuesto en el artículo 62, apartado 1, letra b), de ese Reglamento, deberán representar como mínimo el 50 % de los votos. En el proceso de toma de decisiones sobre selección de proyectos deberán aplicarse normas apropiadas que garanticen la transparencia y eviten las situaciones de conflictos de interés.»

- 5) En el artículo 38, el texto del apartado 2 se sustituye por el siguiente:

«2. Los Estados miembros podrán pagar un anticipo a los grupos de acción local previa solicitud de estos. El importe del anticipo no será superior al 20 % de la ayuda pública relacionada con los costes de funcionamiento a que se refiere el artículo 63, letra c), del Reglamento (CE) nº 1698/2005 y su pago estará sujeto al depósito de una garantía bancaria o una garantía equivalente que corresponda al 110 % del importe del anticipo. La garantía se liberará, a más tardar, una vez finalizada la estrategia de desarrollo local.

El artículo 24, apartado 6, del Reglamento (UE) nº 65/2011 de la Comisión (*) no se aplicará al pago mencionado en el párrafo primero.

(*) DO L 25 de 28.1.2011, p. 8.»

- 6) En el artículo 44, apartado 3, se añade el párrafo siguiente:

«A efectos del párrafo primero, reducir la superficie de una explotación hasta un 10 % de la superficie sometida a compromiso se considerará un cambio insignificante.»

- 7) En el artículo 46, se añade el párrafo siguiente.

«Se establecerá una cláusula de revisión a partir de 2012 con respecto a los compromisos contraídos por un período comprendido entre cinco y siete años, de conformidad con los artículos 39, 40 y 47 del Reglamento (CE) nº 1698/2005, que rebasen el período de programación actual, para posibilitar su adaptación al marco jurídico del período de programación siguiente. No obstante, los Estados miembros podrán decidir la introducción de dicha cláusula ya en 2011. El párrafo segundo se aplicará también con respecto al presente párrafo.»

- 8) El artículo 52 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 52

1. En lo que se refiere a las operaciones de ingeniería financiera mencionadas en el artículo 51 del presente Reglamento, los gastos declarados a la Comisión de conformidad con el artículo 26, apartado 3, letra a), del Reglamento (CE) nº 1290/2005 corresponderán al total de los gastos abonados en concepto de creación de tales fondos o contribución a los mismos.

No obstante, cuando se abone el saldo y se cierre el programa de desarrollo rural de conformidad con el artículo 28 del Reglamento (CE) nº 1290/2005, los gastos subvencionables equivaldrán a la suma de:

- a) los pagos por inversiones en empresas de cada uno de los fondos en cuestión o las garantías prestadas, incluidos los importes comprometidos en concepto de garantías por los fondos de garantía;
- b) los costes de gestión subvencionables.

El porcentaje de cofinanciación que se aplique corresponderá al porcentaje de cofinanciación de la medida a la que contribuya el fondo. En caso de que el fondo contribuya a varias medidas con diferentes porcentajes de cofinanciación, estos porcentajes se aplicarán a la proporción del gasto subvencionable respectivo.

La diferencia entre la contribución del Feader efectivamente abonada con arreglo al párrafo primero y los gastos subvencionables contemplados en el párrafo segundo, letras a) o b), se liquidarán en el contexto de las cuentas anuales del último año de ejecución del programa. Esas cuentas recogerán de manera pormenorizada la información financiera necesaria.

2. Cuando el Feader cofinancie operaciones que comprendan fondos de garantía para inversiones reembolsables con arreglo al artículo 50 del presente Reglamento, deberá realizarse una evaluación previa adecuada de las pérdidas previstas, teniendo en cuenta las prácticas de mercado empleadas actualmente en operaciones semejantes para el tipo de inversiones y de mercado en cuestión. En caso de que las condiciones de mercado posteriores lo justifiquen, se podrá revisar la evaluación de gastos previstos. Los recursos comprometidos para satisfacer garantías deberán reflejarse en esa evaluación.

3. Los recursos que se hayan devuelto a la operación durante el período de programación a partir de las inversiones efectuadas por los fondos o que hayan sobrado una vez satisfecha una garantía serán reutilizados por el fondo conforme al acuerdo de financiación mencionado en el artículo 51, apartado 6, del presente Reglamento o se liquidarán en el contexto de las cuentas anuales. Vencido el plazo de admisibilidad del programa de desarrollo rural, los recursos que se hayan devuelto a la operación a partir de las inversiones efectuadas por los fondos o que hayan sobrado una vez satisfechas todas las garantías serán utilizados por los Estados miembros interesados en beneficio de empresas.

Los intereses devengados por los pagos a los fondos con cargo a los programas de desarrollo rural se utilizarán conforme a lo dispuesto en el párrafo primero.»

- 9) En el artículo 53, apartado 1, el texto del párrafo primero se sustituye por el siguiente:

«Cuando proceda, los Estados miembros podrán establecer la cuantía de las ayudas previstas en los artículos 27, 31, 37 a 41 y 43 a 49 del Reglamento (CE) n° 1698/2005 basándose en costes estándar e hipótesis estándar de pérdidas de ingresos.»

- 10) En el artículo 54, apartado 1, párrafo primero, la frase introductoria se sustituye por la siguiente:

«Podrán considerarse gastos subvencionables las contribuciones en especie de un beneficiario público o privado, como el suministro de bienes o la prestación de servicios por los que no se efectúen pagos en efectivo acreditados

por las correspondientes facturas o documentos de valor probatorio equivalente, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:».

- 11) En el artículo 55, el apartado 2 se sustituye por el siguiente:

«2. En el caso de las inversiones agrícolas, no podrá optar a ayudas a la inversión la compra de derechos de producción agrícola, derechos de pago, animales y plantas anuales y su plantación.

Las inversiones de simple sustitución no podrán optar a ayudas a la inversión.

No obstante, al objeto de reconstituir el potencial de producción agrícola dañado por catástrofes naturales con arreglo al artículo 20, letra b), inciso vi), del Reglamento (CE) n° 1698/2005, la compra de animales y las inversiones de sustitución podrán considerarse gastos subvencionables.».

- 12) El artículo 56 se sustituye por el siguiente:

«Artículo 56

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 24, apartado 6, del Reglamento (UE) n° 65/2011, los Estados miembros podrán abonar un anticipo a los beneficiarios de las ayudas a la inversión, previa solicitud de estos. Respecto de los beneficiarios públicos, este anticipo podrá abonarse a los municipios y asociaciones de municipios, a las autoridades regionales y a los organismos de derecho público.

2. El importe del anticipo no podrá superar el 50 % de la ayuda pública vinculada a la inversión y su liquidación deberá supeditarse a la constitución de una garantía bancaria o de una garantía equivalente que corresponda al 110 % del importe anticipado.

Un instrumento proporcionado como garantía por una entidad pública se considerará equivalente a la garantía que se menciona en el párrafo primero, siempre que esa entidad se comprometa a abonar el importe cubierto por la garantía en caso de que no se haya establecido el derecho al importe anticipado.

3. La garantía se podrá liberar cuando el organismo pagador competente compruebe que el importe de los gastos reales correspondientes a la ayuda pública vinculada a la inversión supera el importe del anticipo.».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El artículo 1, apartado 12, en lo tocante al artículo 56, apartado 2, párrafo primero, del Reglamento (CE) nº 1974/2006, será aplicable a partir del 1 de enero de 2011.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 14 de julio de 2011.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 680/2011 DE LA COMISIÓN**de 14 de julio de 2011****por el que se establecen límites máximos presupuestarios para 2011 aplicables a determinados regímenes de ayuda directa previstos en el Reglamento (CE) nº 73/2009 del Consejo**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 73/2009 del Consejo, de 19 de enero de 2009, por el que se establecen disposiciones comunes aplicables a los regímenes de ayuda directa a los agricultores en el marco de la política agrícola común y se instauran determinados regímenes de ayuda a los agricultores y por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 1290/2005, (CE) nº 247/2006, (CE) nº 378/2007 y se deroga el Reglamento (CE) nº 1782/2003 ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 51, apartado 2, párrafo primero, su artículo 69, apartado 3, su artículo 87, apartado 3, su artículo 123, apartado 1, su artículo 128, apartado 1, párrafo segundo, y apartado 2, párrafo segundo, y su artículo 131, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) Procede establecer para 2011 los límites máximos presupuestarios de todos los pagos a que se refieren los artículos 52, 53 y 54 del Reglamento (CE) nº 73/2009 en lo que respecta a los Estados miembros que apliquen en 2011 el régimen de pago único establecido en el título III del citado Reglamento.
- (2) Procede fijar para 2011 los límites máximos presupuestarios aplicables a los pagos directos excluidos del régimen de pago único en lo que respecta a los Estados miembros que utilicen en 2011 la opción prevista en el artículo 87 del Reglamento (CE) nº 73/2009.
- (3) Procede establecer para 2011 los límites máximos presupuestarios de la ayuda específica a que se refiere el título III, capítulo 5, del Reglamento (CE) nº 73/2009 en lo que respecta a los Estados miembros que utilicen en 2010 las opciones previstas en el artículo 69, apartado 1, o en el artículo 131, apartado 1, del mismo Reglamento.
- (4) En el artículo 69, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 73/2009 se limitan los recursos que pueden utilizarse para cualquiera de las medidas asociadas previstas en el artículo 68, apartado 1, letra a), incisos i), ii), iii) y iv), y en el artículo 68, apartado 1, letras b) y e), al 3,5 % de los límites máximos nacionales a que se refiere el artículo 40 del mismo Reglamento. En aras de la claridad, la Comisión debe publicar el límite máximo resultante de los importes notificados por los Estados miembros para las medidas en cuestión.
- (5) De conformidad con el artículo 69, apartado 6, letra a), del Reglamento (CE) nº 73/2009, los importes calculados

de conformidad con el artículo 69, apartado 7, del mismo Reglamento se han establecido en el anexo III del Reglamento (CE) nº 1120/2009 de la Comisión, de 29 de octubre de 2009, que establece disposiciones de aplicación del régimen de pago único previsto en el título III del Reglamento (CE) nº 73/2009 del Consejo ⁽²⁾. En aras de la claridad, la Comisión debe publicar los importes notificados por los Estados miembros que estos tienen previsto utilizar de conformidad con el artículo 69, apartado 6, letra a), del Reglamento (CE) nº 73/2009.

- (6) En aras de la claridad, procede publicar los límites máximos presupuestarios para 2011 del régimen de pago único, resultantes de deducir los límites máximos establecidos para los pagos contemplados en los artículos 52, 53, 54, 68 y 87 del Reglamento (CE) nº 73/2009 de los límites máximos que figuran en el anexo VIII del mismo Reglamento. El importe que debe deducirse del citado anexo VIII para financiar la ayuda específica contemplada en el artículo 68 del Reglamento (CE) nº 73/2009 corresponde a la diferencia entre el importe total de la ayuda específica notificada por los Estados miembros y los importes notificados para financiar la ayuda específica de conformidad con el artículo 69, apartado 6, letra a), del mismo Reglamento. Cuando un Estado miembro que aplica el régimen de pago único decide conceder la ayuda a que se hace referencia en el artículo 68, apartado 1, letra c), el importe notificado a la Comisión debe incluirse en el límite máximo del régimen de pago único, ya que esta ayuda adopta la forma de un aumento del valor unitario y/o del número de derechos de pago del agricultor.
- (7) De conformidad con el artículo 123, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 73/2009, procede establecer las dotaciones financieras anuales de los Estados miembros que aplican en 2011 el régimen de pago único por superficie previsto en el título V, capítulo 2, de dicho Reglamento.
- (8) En aras de la claridad, procede publicar los importes máximos de los fondos disponibles para los Estados miembros que aplican el régimen de pago único por superficie con miras a la concesión del pago aparte por azúcar en 2011 en virtud del artículo 126 del Reglamento (CE) nº 73/2009, calculados sobre la base de sus notificaciones.
- (9) En aras de la claridad, procede publicar los importes máximos de los fondos disponibles para los Estados miembros que aplican el régimen de pago único por superficie con miras a la concesión del pago aparte por frutas y hortalizas en 2011 en virtud del artículo 127 del Reglamento (CE) nº 73/2009, calculados sobre la base de sus notificaciones.

⁽¹⁾ DO L 30 de 31.1.2009, p. 16.⁽²⁾ DO L 316 de 2.12.2009, p. 1.

- (10) Procede publicar los límites máximos presupuestarios para 2011 aplicables a los pagos transitorios por frutas y hortalizas en 2011, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 128, apartados 1 y 2, del Reglamento (CE) n° 73/2009, para los Estados miembros que aplican el régimen de pago único por superficie, calculados sobre la base de sus notificaciones.
- (11) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de pagos directos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. En el anexo I del presente Reglamento se establecen los límites máximos presupuestarios para 2011 contemplados en el artículo 51, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 73/2009.
2. En el anexo II del presente Reglamento se establecen los límites máximos presupuestarios para 2011 contemplados en el artículo 87, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 73/2009.
3. En el anexo III del presente Reglamento se establecen los límites máximos presupuestarios para 2011 contemplados en el artículo 69, apartado 3, y en el artículo 131, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 73/2009.
4. En el anexo IV del presente Reglamento se establecen los límites máximos presupuestarios para 2011 correspondientes a la ayuda prevista en el artículo 68, apartado 1), letra a), incisos i), ii), iii) y iv), y en el artículo 68, apartado 1, letras b) y e), del Reglamento (CE) n° 73/2009.
5. En el anexo V del presente Reglamento se establecen los importes que pueden utilizar los Estados miembros, de confor-

midad con el artículo 69, apartado 6, letra a), del Reglamento CE n° 73/2009, para cubrir la ayuda específica prevista en el artículo 68, apartado 1, del mismo Reglamento.

6. En el anexo VI del presente Reglamento se establecen los límites máximos presupuestarios para 2011 del régimen de pago único contemplado en el título III del Reglamento (CE) n° 73/2009.

7. En el anexo VII del presente Reglamento se establecen las dotaciones financieras anuales para 2011 contempladas en el artículo 123, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 73/2009.

8. En el anexo VIII del presente Reglamento se establecen los importes máximos de los fondos disponibles en 2011 para Eslovaquia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, la República Checa y Rumanía, para la concesión del pago aparte por azúcar contemplado en el artículo 126 del Reglamento (CE) n° 73/2009.

9. En el anexo IX del presente Reglamento se establecen los importes máximos de los fondos disponibles en 2011 para Eslovaquia, Hungría, Polonia y la República Checa para la concesión del pago aparte por frutas y hortalizas contemplado en el artículo 127 del Reglamento (CE) n° 73/2009.

10. En el anexo X del presente Reglamento se establecen los límites máximos presupuestarios para 2011 contemplados en el artículo 128, apartados 1 y 2, párrafo segundo, del Reglamento (CE) n° 73/2009.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el séptimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 14 de julio de 2011.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO I

Límites máximos presupuestarios de los pagos directos que se conceden de conformidad con los artículos 52, 53 y 54 del Reglamento (CE) nº 73/2009

Año civil 2011

(en millones EUR)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Prima por ganado ovino y caprino		855					21 892		600	
Prima adicional por ganado ovino y caprino							7 184		200	
Prima por vaca nodriza	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Prima adicional por vaca nodriza	19 389		26 000			99	9 462			
Prima especial por carne de vacuno		33 085						10 077		37 446
Prima por sacrificio, adultos			47 175				8 657			
Prima por sacrificio, terneros	6 384		560				946			
Tomates – artículo 54, apartado 1				4 017			16 667			
Frutas y hortalizas excepto tomates — artículo 54, apartado 2				33 025	850					

ANEXO II

Límites máximos presupuestarios de las ayudas directas que se conceden de conformidad con el artículo 87 del Reglamento (CE) nº 73/2009

Año civil 2011

(en millares EUR)

	España	Francia	Italia	Países Bajos	Portugal	Finlandia
— Ayuda para las semillas	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

ANEXO III

Límites máximos presupuestarios para la ayuda específica contemplada en el artículo 68, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 73/2009**Año civil 2011***(en millares EUR)*

Estado miembro	
Bélgica	6 389
Bulgaria	19 326
República Checa	31 826
Dinamarca	15 800
Alemania	2 000
Estonia	1 253
Irlanda	25 000
Grecia	108 000
España	247 865
Francia	456 600
Italia	316 950
Letonia	5 130
Lituania	9 503
Hungría	77 290
Países Bajos	21 965
Austria	11 900
Polonia	40 800
Portugal	32 411
Rumanía	25 545
Eslovenia	11 699
Eslovaquia	11 000
Finlandia	47 555
Suecia	3 434
Reino Unido	29 800

Nota: Importes notificados por los Estados miembros para la concesión de la ayuda a la que se hace referencia en el artículo 68, apartado 1, letra c), que están incluidos en el límite máximo del régimen de pago único.

Grecia: 30 000 millares EUR.

Eslovenia: 4 800 millares EUR.

ANEXO IV

Límites máximos presupuestarios para la ayuda prevista en el artículo 68, apartado 1, letra a), incisos i), ii), iii) y iv), y en el artículo 68, apartado 1, letras b) y e), del Reglamento (CE) nº 73/2009

Año civil 2011

(en millares EUR)

Estado miembro	
Bélgica	6 389
Bulgaria	19 326
República Checa	31 826
Dinamarca	4 300
Alemania	2 000
Estonia	1 253
Irlanda	25 000
Grecia	78 000
España	178 265
Francia	272 600
Italia	147 950
Letonia	5 130
Lituania	9 503
Hungría	46 164
Países Bajos	14 000
Austria	11 900
Polonia	40 800
Portugal	19 510
Rumanía	25 545
Eslovenia	6 899
Eslovaquia	11 000
Finlandia	47 555
Suecia	3 434
Reino Unido	29 800

ANEXO V

Importes que pueden utilizar los estados miembros de conformidad con el artículo 69, apartado 6, letra a), del Reglamento (CE) n° 73/2009 para cubrir la ayuda específica prevista en el artículo 68, apartado 1, del mismo Reglamento

Año civil 2011

(en millares EUR)

Estado miembro	
Bélgica	6 389
Dinamarca	15 800
Irlanda	23 900
Grecia	70 000
España	144 200
Francia	74 000
Italia	144 900
Países Bajos	21 965
Austria	11 900
Portugal	21 700
Eslovenia	4 800
Finlandia	4 762

ANEXO VI

**Límites máximos presupuestarios para el régimen de pago único
Año civil 2011***(en millares EUR)*

Estado miembro	
Bélgica	508 479
Dinamarca	997 381
Alemania	5 769 994
Irlanda	1 339 421
Grecia	2 223 798
España	4 676 132
Francia	7 477 752
Italia	4 048 143
Luxemburgo	37 679
Malta	4 726
Países Bajos	852 443
Austria	676 748
Portugal	435 505
Eslovenia	105 247
Finlandia	521 080
Suecia	724 349
Reino Unido	3 946 682

ANEXO VII

**Dotaciones financieras anuales para el régimen de pago único por superficie
Año civil 2011**

(en millares EUR)

Estado miembro	
Bulgaria	400 035
República Checa	667 365
Estonia	80 656
Chipre	40 902
Letonia	111 260
Lituania	289 729
Hungría	958 593
Polonia	2 280 455
Rumanía	877 278
Eslovaquia	292 357

ANEXO VIII

**Importes máximos de los fondos disponibles para los Estados miembros con miras a la concesión del pago
aparte por azúcar contemplado en el artículo 126 del Reglamento (CE) n° 73/2009**

Año civil 2011

(en millares EUR)

Estado miembro	
República Checa	44 245
Letonia	3 308
Lituania	10 260
Hungría	41 010
Polonia	159 392
Rumanía	5 051
Eslovaquia	19 289

ANEXO IX

Importes máximos de los fondos disponibles para los Estados miembros con miras a la concesión del pago aparte por frutas y hortalizas contemplado en el artículo 127 del Reglamento (CE) nº 73/2009**Año civil 2011***(en millares EUR)*

Estado miembro	
República Checa	414
Hungría	4 756
Polonia	6 715
Eslovaquia	690

ANEXO X

Límites máximos presupuestarios para los pagos transitorios en el sector de las frutas y hortalizas contemplados en el artículo 128 del Reglamento (CE) nº 73/2009**Año civil 2011***(en millares EUR)*

Estado miembro	Chipre	Rumanía	Eslovaquia
Tomates – artículo 128, apartado 1		869	335
Frutas y hortalizas excepto tomates – artículo 128, apartado 2	3 359		

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 681/2011 DE LA COMISIÓN**de 14 de julio de 2011****por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) ⁽¹⁾,Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 de la Comisión, de 7 de junio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo en los sectores de las frutas y hortalizas y de las frutas y hortalizas transformadas ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 136, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

El Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XVI, parte A, de dicho Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 136 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 15 de julio de 2011.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 14 de julio de 2011.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente*
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Director General de Agricultura
y Desarrollo Rural*

⁽¹⁾ DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ DO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código país tercero ⁽¹⁾	Valor global de importación
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	133,6
	AU	75,6
	CL	86,0
	CN	46,2
	NZ	118,4
	ZA	98,6
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⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 1833/2006 de la Comisión (DO L 354 de 14.12.2006, p. 19). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 682/2011 DE LA COMISIÓN**de 14 de julio de 2011****relativo a la fijación de un derecho de aduana mínimo en respuesta a la primera licitación parcial prevista en el procedimiento de licitación abierto por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 634/2011**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 187, leído en relación con su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) n° 634/2011 de la Comisión ⁽²⁾, abre una licitación permanente para las importaciones de azúcar del código NC 1701 con derechos de aduana reducidos para la campaña de comercialización 2010/11.
- (2) De acuerdo con el artículo 6 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 634/2011, la Comisión, basándose en las ofertas recibidas en respuesta a la licitación parcial, debe fijar para cada código NC de ocho dígitos un derecho de aduana mínimo o decidir no fijarlo.
- (3) Basándose en las ofertas recibidas para la primera licitación parcial, debe fijarse un derecho de aduana mínimo para algunos códigos de ocho dígitos de azúcar del có-

digo NC 1701, y no debe fijarse ningún derecho de aduana para los otros códigos de ocho dígitos de azúcar de ese mismo código NC.

- (4) Al efecto de mandar una señal rápida al mercado y de garantizar una gestión eficaz de la medida, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
- (5) El Comité de gestión de la organización común de mercados agrícolas no ha emitido dictamen alguno en el plazo establecido por su presidente.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el caso de la primera licitación parcial incluida en el procedimiento de licitación abierto por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 634/2011, cuyo plazo de presentación de ofertas terminó el 13 de julio de 2011, se ha fijado un derecho de aduana mínimo, o no se ha fijado ninguno, tal como figura en el anexo del presente Reglamento para los códigos de ocho dígitos de azúcar del código NC 1701.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 14 de julio de 2011.

Por la Comisión,
en nombre del Presidente
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Director General de Agricultura
y Desarrollo Rural

⁽¹⁾ DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ DO L 170 de 30.6.2011, p. 21.

ANEXO

Derechos de aduana mínimos*(EUR/tonelada)*

Código NC de ocho dígitos	Derecho de aduana mínimo
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

(—) no se ha fijado ningún derecho de aduana mínimo (todas las ofertas han sido rechazadas)

(X) no se han presentado ofertas

DECISIONES

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 14 de julio de 2011

por la que se corrige, en lo relativo a la modificación de los anexos de la Directiva 2007/46/CE, la Directiva 2010/19/UE, que modifica, para adaptarlas al progreso técnico en el ámbito de los sistemas antiproyección de determinadas categorías de vehículos de motor y sus remolques, la Directiva 91/226/CEE del Consejo y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2011/415/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 39, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

(1) Se produjo un error en la adopción de la Directiva 2010/19/UE de la Comisión, de 9 de marzo de 2010, que modifica, para adaptarlas al progreso técnico en el ámbito de los sistemas antiproyección de determinadas categorías de vehículos de motor y sus remolques, la Directiva 91/226/CEE del Consejo y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾. La Directiva 2010/19/UE introdujo requisitos armonizados para los sistemas antiproyección de todas las categorías de vehículos pertenecientes al ámbito de aplicación de la Directiva 91/226/CEE del Consejo ⁽³⁾. Por tanto, en dicha Directiva también se modificaron los anexos IV y XI de la Directiva 2007/46/CE para adaptarlos al progreso técnico. Como dichos anexos ya habían sido sustituidos por el Reglamento (CE) n.º 1060/2008 de la Comisión, de 7 de octubre de 2008, que sustituye los anexos I, III, IV, VI, VII, XI y XV de la Directiva

2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) ⁽⁴⁾, y habían sido modificados por varios reglamentos, las modificaciones posteriores de los mismos también deberían haberse realizado mediante un reglamento. Por tanto, en aras de la claridad de la legislación, procede corregir la Directiva 2010/19/UE.

- (2) En consecuencia, debe suprimirse el artículo 2 de la Directiva 2010/19/UE.
- (3) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité técnico sobre vehículos de motor.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se suprime el artículo 2 de la Directiva 2010/19/UE.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 14 de julio de 2011.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽²⁾ DO L 72 de 20.3.2010, p. 17.

⁽³⁾ DO L 103 de 23.4.1991, p. 5.

⁽⁴⁾ DO L 292 de 31.10.2008, p. 1.

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 14 de julio de 2011

por la que se aprueban determinados programas modificados de erradicación y vigilancia de enfermedades animales y zoonosis para el año 2011 y se modifica la Decisión 2010/712/UE por lo que respecta a la participación financiera de la Unión en determinados programas aprobados mediante dicha Decisión

[notificada con el número C(2011) 4993]

(2011/416/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Decisión 2009/470/CE del Consejo, de 25 de mayo de 2009, relativa a determinados gastos en el sector veterinario ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 27, apartados 5 y 6,

Considerando lo siguiente:

(1) En la Decisión 2009/470/CE se establecen las modalidades de participación financiera de la Unión en programas para la erradicación, el control y la vigilancia de las enfermedades de los animales y las zoonosis.

(2) En la Decisión 2008/341/CE de la Comisión, de 25 de abril de 2008, por la que se establecen criterios comunitarios para los programas nacionales de erradicación, control y vigilancia de determinadas enfermedades de los animales y de determinadas zoonosis ⁽²⁾, se establece que, para poder ser aprobados con arreglo a las medidas financieras de la Unión, los programas presentados por los Estados miembros deben cumplir al menos los criterios que se establecen en el anexo de dicha Decisión.

(3) En virtud de la Decisión 2010/712/UE de la Comisión, de 23 de noviembre de 2010, por la que se aprueban los programas anuales y plurianuales y la contribución financiera de la Unión para la erradicación, el control y la vigilancia de determinadas enfermedades de los animales y zoonosis, presentados por los Estados miembros para 2011 y años sucesivos ⁽³⁾, se aprueban determinados programas nacionales y se fijan el porcentaje y el importe máximo de la contribución financiera de la Unión para cada programa presentado por los Estados miembros.

(4) España ha presentado un programa modificado de vigilancia y erradicación de la fiebre catarral ovina para introducir en determinadas regiones la vacunación obligatoria contra el serotipo 8 a raíz de diversos brotes de esta enfermedad.

(5) Eslovaquia ha presentado un programa de vacunación modificado para la erradicación de la rabia, con el fin de ampliar la zona de distribución de cebos a raíz de la aparición de esta enfermedad en zonas limítrofes de Polonia.

(6) Polonia y Finlandia han presentado programas modificados para la erradicación de la rabia, con el fin de incluir actividades de vacunación oral en determinadas zonas de terceros países vecinos adyacentes a la Unión, al objeto de proteger a esta de la reintroducción de la rabia como consecuencia del paso de animales salvajes infectados a través de las fronteras comunes.

(7) La Comisión ha evaluado, desde un punto de vista tanto veterinario como financiero, los programas modificados presentados por España, Polonia, Eslovaquia y Finlandia. Se ha determinado que estos programas cumplen la legislación veterinaria pertinente de la Unión y, en particular, los criterios establecidos en la Decisión 2008/341/CE.

(8) Por tanto, deben aprobarse los programas modificados presentados por España, Polonia, Eslovaquia y Finlandia.

(9) En la Decisión 2010/712/UE, se asigna a Eslovaquia una participación financiera de la Unión para las actividades de vacunación oral incluidas en el programa anual de erradicación de la rabia en ese Estado miembro que se aplican en zonas limítrofes de terceros países vecinos. Además, en esa misma Decisión, se asigna a Lituania una participación financiera de la Unión para las actividades de vacunación oral incluidas en el programa plurianual de erradicación de la rabia en ese Estado miembro que se aplican en zonas limítrofes de terceros países vecinos.

(10) Procede, por tanto, asignar también una participación financiera de la Unión a las partes de los programas de erradicación de la rabia en Polonia y Finlandia que se aplican en zonas limítrofes de terceros países vecinos adyacentes a la Unión.

⁽¹⁾ DO L 155 de 18.6.2009, p. 30.

⁽²⁾ DO L 115 de 29.4.2008, p. 44.

⁽³⁾ DO L 309 de 25.11.2010, p. 18.

- (11) La aprobación mediante la presente Decisión de los programas modificados de erradicación de la rabia presentados por Polonia y Finlandia incide en las cantidades necesarias para llevar a cabo los programas en esos Estados miembros, aprobadas mediante la Decisión 2010/712/UE. Debe, por tanto, modificarse en consecuencia el importe máximo de la participación financiera de la Unión para los programas de erradicación de la rabia en Polonia y Finlandia, establecido en dicha Decisión.
- (12) Procede, por tanto, modificar la Decisión 2010/712/UE en consecuencia.
- (13) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité permanente de la cadena alimentaria y de sanidad animal.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Queda aprobado el programa modificado de vigilancia y erradicación de la fiebre catarral ovina presentado por España el 1 de febrero de 2011 para el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2011.

Artículo 2

Quedan aprobados los programas modificados de erradicación de la rabia presentados por Polonia el 5 de abril de 2011, por Eslovaquia el 13 de diciembre de 2010 y por Finlandia el 12 de abril de 2011, para el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2011.

Artículo 3

El artículo 10 de la Decisión 2010/712/UE queda modificado de la manera siguiente:

- 1) En el apartado 2, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) no superará los límites siguientes:

- i) 1 800 000 EUR para Bulgaria,
- ii) 620 000 EUR para Estonia,

- iii) 1 450 000 EUR para Hungría,
- iv) 7 110 000 EUR para Polonia,
- v) 5 000 000 EUR para Rumanía,
- vi) 700 000 EUR para Eslovaquia,
- vii) 200 000 EUR para Finlandia.».

- 2) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. No obstante lo dispuesto en los apartados 2 y 3, en relación con las partes de los programas de Polonia, Eslovaquia y Finlandia que se aplicarán fuera del territorio de la Unión, la participación financiera de la Unión:

- a) solo se concederá para los gastos de adquisición y distribución de la vacuna oral y de los cebos;
- b) cubrirá el 100 %, y
- c) no excederá de:
 - i) 630 000 EUR para Polonia,
 - ii) 250 000 EUR para Eslovaquia,
 - iii) 65 000 EUR para Finlandia.».

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 14 de julio de 2011.

Por la Comisión
John DALLI
Miembro de la Comisión

CORRECCIÓN DE ERRORES**Corrección de errores de la Decisión 2011/332/PESC del Consejo, de 7 de junio de 2011, por la que se modifica la Decisión 2011/137/PESC relativa a la adopción de medidas restrictivas en vista de la situación existente en Libia**

(Diario Oficial de la Unión Europea L 149 de 8 de junio de 2011)

En la página 10, en el artículo 1, en el texto del nuevo apartado 2 bis del artículo 6 de la Decisión 2011/137/PESC:

donde dice: "«2 bis. En la medida en que se aplique a las autoridades portuarias, la prohibición de poner fondos, activos financieros o recursos económicos a disposición de las personas o entidades a que se refiere el apartado 1, letra b), no impedirá la ejecución, hasta el 15 de julio de 2011, de los contratos celebrados antes de la fecha de entrada en vigor de la presente Decisión, a excepción de los contratos relacionados con el petróleo, el gas y los productos refinados.»",

debe decir: "«2 bis. En la medida en que se aplique a las autoridades portuarias, la prohibición de poner fondos, activos financieros o recursos económicos a disposición de las personas o entidades a que se refiere el apartado 1, letra b), no impedirá la ejecución, hasta el 15 de julio de 2011, de los contratos celebrados antes del 7 de junio de 2011, a excepción de los contratos relacionados con el petróleo, el gas y los productos refinados.»",

Corrección de errores del Reglamento de Ejecución (UE) n° 620/2011 de la Comisión, de 24 de junio de 2011, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n° 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común

(Diario Oficial de la Unión Europea L 166 de 25 de junio de 2011)

En la página 16, en el artículo 1:

en lugar de: «El anexo I, sección XVI, parte dos, del Reglamento (CEE) n° 2658/90 queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.»,

léase: «El anexo I, sección XVI, parte dos, del Reglamento (CEE) n° 2658/87 queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.».

Precio de suscripción 2011 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 100 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + DVD anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	770 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, DVD mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	400 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), DVD semanal	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	300 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) n° 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo DVD plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Venta y suscripciones

Las suscripciones a diversas publicaciones periódicas de pago, como la suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, están disponibles en nuestra red de distribuidores comerciales, cuya relación figura en la dirección siguiente de Internet:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>

