



Sisukord

II Muud kui seadusandlikud aktid

MÄÄRUSED

- ★ Komisjoni määrus (EL) nr 677/2011, 7. juuli 2011, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgustiku funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ja muudetakse määrust (EL) nr 691/2010 ⁽¹⁾ 1
- ★ Komisjoni määrus (EL) nr 678/2011, 14. juuli 2011, millega asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv)) II lisa ja muudetakse direktiivi IV, IX ja XI lisa ⁽¹⁾ 30
- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 679/2011, 14. juuli 2011, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1974/2006, milles sätestatakse nõukogu määruse (EÜ) nr 1698/2005 (Maaelu Arengu Euroopa Põllumajandusfondist (EAFRD) antavate maaelu arengu toetuste kohta) kohaldamise üksikasjalikud eeskirjad 57
- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 680/2011, 14. juuli 2011, millega kehtestatakse 2011. aastaks nõukogu määruses (EÜ) nr 73/2009 sätestatud teatavate otsetoetuskavade suhtes kohaldatavad eelarve ülemmäärad 62
- Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 681/2011, 14. juuli 2011, millega kehtestatakse kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril 72

Hind: 4 EUR

(Jätub pöördel)

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

ET

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.

Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 682/2011, 14. juuli 2011, rakendusmäärusega (EL) nr 634/2011 avatud pakkumismenetluse raames toimivas esimeses osalises pakkumiskutses kinnitatava minimaalse tollimaksu määra kohta	74
---	----

OTSUSED

2011/415/EL:

- ★ Komisjoni otsus, 14. juuli 2011, millega parandatakse komisjoni direktiivi 2010/19/EL (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/226/EMÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ, et neid kohandada tehnika arenguga teatavate mootorsõidukite ja nende haagiste kategooriate porikaitse süsteemide valdkonnas) direktiivi 2007/46/EÜ lisade muutmise osas ⁽¹⁾ 76

2011/416/EL:

- ★ Komisjoni rakendusotsus, 14. juuli 2011, millega kiidetakse heaks teatavad loomahaiguste ja zoonooside likvideerimise ning seire muudetud kavad 2011. aastaks ja muudetakse otsust 2010/712/EL teatavate kõnealuse otsusega heaks kiidetud kavadele antava liidu rahalise toetuse osas (teatavaks tehtud numbri K(2011) 4993 all) 77

Parandused

- ★ Nõukogu 7. juuni 2011. aasta otsuse 2011/332/ÜVJP (millega muudetakse otsust 2011/137/ÜVJP piiravate meetmete kohta seoses olukorraga Liibüas) parandus (ELT L 149, 8.6.2011) 79



⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 677/2011,

7. juuli 2011,

millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgustiku funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ja muudetakse määrust (EL) nr 691/2010

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taevaloomiseks (raammäärus),⁽¹⁾ eriti selle artiklit 11,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus),⁽²⁾ eriti selle artiklit 6,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EÜ) nr 551/2004 eesmärk on toetada üha ühtsemalt toimiva õhuruumi mõistet ühise transpordipoliitika raames ning kehtestada õhuruumi kujundamise, planeerimise ja haldamise ühtsed protseduurid, et tagada tõhusam ja ohutum lennuliikluse korraldamine. Võrgustiku funktsioonid peaksid toetama algatusi nii riiklikul kui ka funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil.
- (2) Võrgustiku funktsioonid peaksid olema Euroopa lennunduse võrgustikule osutatav üldist huvi pakkuv teenus, mis võimaldab lennutranspordisüsteemil jätkusuutlikult areneda, tagades vajalikul tasemel tulemuslikkuse, ühilduvuse ning tegevuse koordineerimise, sealhulgas piiratud ressursside optimaalse kasutamise.
- (3) Vastavalt määrusele (EÜ) nr 549/2004 ei piira Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamine (ERND) ja piiratud ressursside koordineerimine kooskõlas määrusega (EÜ) nr 551/2004 liikmesriikide suveräänsust nende õhuruumi suhtes ega liikmesriikide nõudeid, mis käsitlevad avalikku korda ja julgeolekut ning kaitseküsimusi.

- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. märtsi 2002. aasta otsusega nr 676/2002/EÜ Euroopa Ühenduse raadiospektripoliitika reguleeriva raamistiku kohta (raadiospektrit käsitlev otsus)⁽³⁾ luuakse asjaomase valdkonna poliitika- ja õigusraamistik.
- (5) Määruses (EÜ) nr 551/2004 sätestatud võrgustiku funktsioonide teostamiseks vajalike ülesannete täitmiseks tuleks luua erapooletu ja pädev organ (võrgustiku haldus-asutus).
- (6) Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamisel tuleks kõikides lennuetappides optimeerida lennutrasside valikut, lähtudes nn väravast-väravani lähenemisviisist ning võttes arvesse eelkõige lendude tõhusust ja keskkonnanaküsimusi.
- (7) Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) ja Eurocontrol'i töö seoses lennumarsruutide kavandamisega ning raadiosageduste ja seire sekundaarradarite (SSR) transpondrite koodide haldamisega on laialt tunnustatud ning sellest tuleks lähtuda võrgustiku arendamise ja toimimise optimeerimisel liidu tasandil.
- (8) Liikmesriigid peavad täitma oma lennumarsruutide kavandamise ning raadiosageduste ja seire sekundaarradarite transpondrite koodide haldamisega seotud kohustusi ICAO ees ning võrgustiku raames tuleks neid võrgustiku haldusasutuse koordineerimisel ja toetusel tõhusamalt rakendada.
- (9) Raadiosageduste jaotamisega tegeleb Rahvusvaheline Telekommunikatsiooniliit (ITU). Liikmesriikide ülesanne on rõhutada tsiviillennundusnõuete olulisust ja seejärel üldiseks lennuliikluseks eraldatud ressurssi optimaalselt kasutada.
- (10) ICAO on töötanud välja seire sekundaarradarite transpondrite koodide ja raadiosagedusega seotud funktsioone käsitlevad suunised ning haldab ICAO Euroopa piirkonnas üldlennundusele eraldatud raadiosageduste registreerimissüsteemi, milles teda praegu toetab Eurocontrol.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.⁽²⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.⁽³⁾ EÜT L 108, 24.4.2002, lk 1.

- (11) Määruses (EÜ) nr 551/2004 nõutakse üksikasjalike rakenduseeskirjade vastuvõtmist, et koordineerida ja ühtlustada protsesse ja menetlusi ning suurendada seega aeronavigatsiooniliste raadiosageduste haldamise tõhusust ning täpsustada kesket ülesannet koordineerida raadiosagedusaladega seotud vajaduste varast tuvastamist ja lahendamist võrgustiku kavandamise ja toimimise toetamiseks.
- (12) Kuna lennuliiklusvoogude (ATFM) juhtimine on võrgustiku funktsioonide lahutamatu osa, tuleb luua vajalik seos komisjoni 25. märtsi 2010. aasta määrusega (EL) nr 255/2010, milles sätestatakse lennuliiklusvoogude juhtimise ühised eeskirjad ⁽¹⁾.
- (13) Kuna võrgustiku tõhus haldamine sõltub võrgustiku funktsioonide viivitamatust käivitamisest, on liikmesriigid juba usaldanud Eurocontrolile lennuliiklusvoogude juhtimise tulemuslikkuse kontrollimise.
- (14) Võrgustiku mitmesuguste funktsioonide koordineerimine on kasulik jätta ühele organile, et töötada võrgustiku tasandil välja optimaalsed ja tulemuseesmärkidele vastavad järjepidevad lühi- ja pikaajalised lahendused. Võrgustiku haldusasutus peaks tagama võrgustiku funktsioonide täitmise liikmesriikide ja funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil vastavalt talle käesoleva määrusega pandud kohustustele.
- (15) Võrgustiku haldusasutus peaks osalema liikmesriigi või funktsionaalsete õhuruumiosade lennuliikluse korraldamise kavade, meetmete ja tulemuslikkusega seotud küsimuste arutamisel, eriti kui sellel on või võib tõenäoliselt olla oluline mõju võrgustiku toimimisele.
- (16) Eyjafjallajökulli vulkaani aprillis 2010 toimunud purskega seotud sündmused näitasid, et tuleb luua keskne asutus, mis juhiks kohaliku, piirkondliku ja võrgustiku tasandi leevendusmeetmete koordineerimist ja korraldamist, et tagada õigeaegne reageerimine tulevastele lennundust mõjutavatele kriisilukordadele.
- (17) Võrgustiku funktsioonid ja funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil korraldatud tegevus peaksid olema omavahel kooskõlastatud.
- (18) Sidusrühmadega peaksid toimuma tõhusad konsultatsioonid riiklikul, funktsionaalsete õhuruumiosade ja võrgustiku tasandil.
- (19) Võrgustikku sisenemise ja sealt väljumise punktideks olevad lennuväljad annavad väga suure panuse võrgustiku üldisesse toimivusse; seetõttu peaks koostöö võrgustiku funktsioonide puhul toimuma lennuväljade läbilaskevõimet jälgiva Euroopa Liidu keskuse kaudu ning lennuväljade käitajad tegutsema kohapealsete koordineerijatena, et optimeerida läbilaskevõimet maa peal, parandades seega võrgustiku üldist läbilaskevõimet.
- (20) Võrgustiku funktsioonide rakendamine ei tohiks piirata nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 95/93 (ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta) kohaldamist ⁽²⁾.
- (21) Vajalike eesmärkide saavutamiseks on äärmiselt oluline võtta nõuetekohaselt arvesse sõjaliste operatsioonide tõhusust ning tsiviil- ja sõjandusvaldkonna koostööd ja koordineerimist. Kuigi operatiivse lennuliikluse juhtimissüsteemi raames korraldatavate sõjaliste operatsioonide ja õppuste sisu, ulatus ja läbiviimisega seotud otsused ei kuulu liidu pädevusse, on ohutuse ja vastastikuse tõhususe huvides tähtis käsitleda kõnealuste operatsioonide ja käesoleva määrusega hõlmatud tegevuse vahelisi kokkupuutepunkte.
- (22) Võrgustiku funktsioonid ei piira määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklit 13, mille eesmärk on kaitsta esmatahtsaid julgeoleku- või kaitsepoliitika huve, ega määruse (EÜ) nr 551/2004 artiklis 7 sätestatud õhuruumi paindliku kasutamise kohaldamist.
- (23) Võrgustiku funktsioone tuleks tagada kulutõhusal viisil, vältides eelkõige tegevuse dubleerimist, ning võrreldes olukorraga enne võrgustiku haldusasutuse määramist peaks liikmesriikidel seega olema käesoleva määruse kontekstis võimalik kasutada nende funktsioonide täitmiseks väiksemaid või vähemalt mitte suuremaid rahalisi ja inimressursse.
- (24) Komisjon peaks tagama asjakohase järelevalve võrgustiku haldusasutuse üle.
- (25) Võrgustiku funktsioonide ohutusnõuded peavad olema võrreldaval tasemel aeronavigatsiooniteenuste osutamisel kehtivate Euroopa Lennundusohutusameti (amet) nõuetega. Käesolevas määruses tuleks sätestada nii võrgustiku funktsioonide ohutusnõuded kui ka ohutusjärelvalve nõuded.
- (26) Kolmandate riikide arvestamine ja kaasamine võrgustiku funktsioonide kehtestamise ja rakendamise peaks aitama saavutada ühtse Euroopa taeva üleeuroopalist mõõdet.
- (27) Vastavalt määruse (EÜ) nr 551/2004 artiklile 6 võib võrgustiku funktsioone laiendada.
- (28) Võrgustiku funktsioonide täitmise suhtes tuleks kohaldada konkreetseid tulemuseesmärke ja seepärast tuleks vastavalt muuta komisjoni 29. juuli 2010. aasta määrust (EL) nr 691/2010, millega kehtestatakse aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse kava ning muudetakse määrust (EÜ) nr 2096/2005, milles sätestatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ühised nõuded ⁽³⁾. Kõnealuseid tulemuseesmärke võib edasi arendada tulemuslikkuse kava täitmisel saadud praktiliste kogemuste põhjal.

⁽¹⁾ ELT L 80, 26.3.2010, lk 10.

⁽²⁾ EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1.

⁽³⁾ ELT L 201, 3.8.2010, lk 1.

(29) Määrust (EÜ) nr 691/2010 tuleks seetõttu vastavalt muuta.

(30) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Sisu ja reguleerimisala

1. Käesolevas määruses on vastavalt määruse (EÜ) nr 551/2004 artiklile 6 sätestatud lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgustiku funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad, mis võimaldavad ühtses Euroopa taevas õhuruumi optimaalselt kasutada ning tagada, et õhuruumi kasutajad saavad lennata eelistatud marsruutidel, võimaldades samal ajal maksimaalset juurdepääsu õhuruumile ja aeronavigatsiooniteenustele.

2. Võrgustiku haldamisel kohaldatakse käesolevat määrust eelkõige liikmesriikide, Euroopa Lennundusohutusameti (amet), õhuruumi kasutajate, aeronavigatsiooniteenuste osutajate, lennuväljade käitajate, lennuväljade teenindusaegade koordineerijate ja teenusepakkujate suhtes riigi või funktsionaalsete õhuruumi-osade tasandil.

3. Kooskõlas määruse (EÜ) nr 551/2004 artikli 1 lõikega 3 ja ilma et see piiraks riigi õhusõidukite käitamist Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni artikli 3 alusel, kohaldatakse liikmesriigid käesolevat määrust ICAO eurot ja AFI piirkonnas nende vastutusalasse kuuluvat õhuruumis.

4. Kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artikliga 13 ei välista käesolev määrus liikmesriikidepoolset meetmete võtmist sellises ulatuses, mis on vajalik esmatähtsate julgeoleku- või kaitsepoliitikaaluste kaitseks.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 2 sätestatud mõisteid.

Lisaks kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „lennuvälja käitaja” – lennuvälja juhtorgan vastavalt määruses (EMÜ) nr 95/93 artikli 2 punktis j esitatud määratlusele;
- 2) „lennuvälja teenindusaegade koordineerija” – määruse (EMÜ) nr 95/93 kohaldamisega loodud funktsioon koordineeritud lennuväljadel;
- 3) „õhuruumi kavandamine” – protsess, mis aitab saavutada võrgustikuga seotud tulemuseesmärke ja täita õhuruumi kasutajate vajadusi, tagada või tõsta saavutatud lennuohutuse taset ning parandada õhuruumi läbilaskevõimet ja keskkonnaalaseid näitajaid täiustatud navigatsioonivõimaluste ja -tehnoloogiate arendamise, tõhusama lennumars-

ruutide võrgustiku ning sektoreerimise, optimeeritud õhuruumi struktuuri ja läbilaskevõimet parandavate lennuliikluse korraldamise protseduuride kaudu;

- 4) „reserveeritud õhuruum” – piiritletud õhuruum, mis on ajutiselt reserveeritud kasutajaterühma erandlikuks või eriotstarbeliseks kasutuseks;
- 5) „õhuruumi piirang” – piiritletud õhuruum, kus võib teatud ajavahemikes mõnikord esineda õhusõidukite lendu ohustav tegevus („ohuala”); või piiritletud õhuruum riigi maa-ala või territoriaalvete kohal, kus õhusõidukite lendamine on piiratud eritingimustega („piiranguala”); või selline piiritletud õhuruum riigi maa-ala või territoriaalvete kohal, kus õhusõidukite lendamine on keelatud („keeluala”);
- 6) „õhuruumi struktuur” – õhuruumi konkreetse mahuga osa, mis on kavandatud õhusõiduki ohutuse ja optimaalse lennutegevuse tagamiseks;
- 7) „õhuruumi kasutamine” – õhuruumi lennutegevuseks kasutamise viis;
- 8) „õhuruumi kasutajate esindaja” – ühe või mitme aeronavigatsiooniteenuste kasutajate kategooria huve esindav juriidiline isik või üksus;
- 9) „lennunduse raadiosagedusala” – teatav Rahvusvahelise Telekommunikatsiooni Liidu (ITU) raadioside eeskirjade raadiosagedusalade jaotamise tabelisse kantud raadiosagedusala, milles raadiosagedusi määratakse üldlennundusele;
- 10) „lennujuhtimisektor” – piiritletud õhuruum, kus lennujuhtimise (ATC) eest vastutab igal kindlal ajahetkel sellega seotud lennujuht (lennujuhid);
- 11) „ATS-marsruut” – piiritletud osa õhuruumi struktuurist, mis on ette nähtud liiklusvoo vajalikuks suunamiseks lennuliiklusteenuste osutamisel;
- 12) „tsiviil- ja sõjandusvaldkonna tegevuse koordineerimine” – tsiviil- ja sõjaväevõimude ning lennuliikluse korraldamisega seotud üksuste ühistegevus õhuruumi ohutu, tõhusa ja kooskõlastatud kasutamise tagamiseks;
- 13) „tingimuslik marsruut (CDR)” – ATS-marsruut, mille puhul on lendude kavandamine ja kasutamine võimalik üksnes kindlatel tingimustel;
- 14) „ühisotsustamine” – protsess, milles otsused tehakse liikmesriikide, operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade ja vajaduse korral teiste osalejate pideva ühistegevuse ja konsulteerimise põhjal;
- 15) „kriisiolukord võrgustiku tegevuses” – olukord, kus võrgustiku läbilaskevõime ebatavalistest ja ettenägematutest asjaoludest tuleneva suure vähenemise või võrgustiku läbilaskevõime ja nõudluse vahelise olulise tasakaalustamatuse või märkimisväärselt puuduliku teabevahetuse tõttu võrgustiku ühes või mitmes osas ei suudeta pakkuda nõutaval tasemel aeronavigatsiooniteenuseid;

- 16) „Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava” – kava, mille võrgustiku haldusamet töötab välja kooskõlas operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega ning mis vastavalt võrgustiku strateegilises kavas sisalduvatele juhtpõhimõtetele hõlmab tema lennumarsruutide võrgustiku planeerimise alase tegevuse tulemusi lühikeses ja keskpikas perspektiivis;
- 17) „vabalt valitavate marsruutidega õhuruum” – teatav õhuruum, kus kasutajad saavad oma marsruute sisenemise ja väljumispunkti vahel vabalt valida ilma ATS-marsruutide võrgustikku kasutamata;
- 18) „raadiosageduste määramine” – liikmesriigi antud luba kasutada kindlatel tingimustel teatavat raadiosagedust või raadiosageduskanalit;
- 19) „mõju võrgustikule” – käesoleva määruse II lisas käsitletud raadiosagedustega seotud funktsiooni kontekstis tekkinud olukord, kus uue raadiosageduse määramine halvendaks, takistaks või segaks ühe või mitme võrgustikus juba määratud raadiosageduse toimimist või ei võimaldaks lennunduse sagedusalasid käesoleva määruse käsitusallas optimaalselt kasutada;
- 20) „mitme marsruudi kasutusvõimalus” – õhuruumi kasutaja võimalus valida ATS-marsruutide võrgustikus rohkem kui ühe marsruudi vahel;
- 21) „kolmandad riigid” – muud riigid kui liikmesriigid, kes on Eurocontroli liikmed või kes on sõlminud liiduga ühtse Euroopa taeva rakendamist käsitleva kokkuleppe või osalevad funktsionaalses õhuruumiosas;
- 22) „võrgustiku haldusamet” – määruse (EÜ) nr 551/2004 artikli 6 alusel kõnealuses artiklis ja käesolevas määruses sätestatud ülesannete täitmiseks loodud organ;
- 23) „võrgustiku operatiivkava” – kava, mille võrgustiku haldusamet töötab välja kooskõlas operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega, et korraldada oma tegevust lühikeses ja keskpikas perspektiivis vastavalt võrgustiku strateegilises kavas sisalduvatele juhtpõhimõtetele. Võrgustiku operatiivkava Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamist (ERND) käsitlev osa hõlmab Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava;
- 24) „võrgustiku strateegiline kava” – kava, mille võrgustiku haldusamet töötab välja kooskõlas liikmesriikide ja operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega vastavalt Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavale ning milles määratletakse võrgustiku toimimise ja selle pikaajaliste arengusuundade juhtpõhimõtted;
- 25) „teenusepakkuja” – organisatsioon, kes vastutab lennuliikluse korraldamist, ning side-, navigatsiooni- ja seireteenuseid toetavate insener-tehniliste teenuste pakkumise eest;
- 26) „operatiivnõuded” – võrgustiku suhtes kehtivad ohutuse, läbilaskevõime ja tõhususega seotud nõuded;
- 27) „operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad” – tsiviil- ja sõjalennundusega seotud õhuruumi kasutajad, tsiviil- ja sõjalennundusega seotud aeronavigatsiooniteenuste osutajad, lennuväljade käitajad, lennuväljade teenindusaegade koordineerijad ja teenusepakkujad ning kõik teised sidusrühmad, keda peetakse konkreetse funktsiooni täitmisel asjakohaseks;
- 28) „sektorite konfiguratsioon” – kava, mis hõlmab operatiivsete vajaduste täitmiseks ja õhuruumi optimaalseima kasutatavuse tagamiseks parimal võimalikul viisil koostatud ja paigutatud õhuruumi sektoreid;
- 29) „kasutaja soovitud marsruut” – õhusõidukite käitajate poolt õhuruumi kavandamise etapis teatatud soovitud lennumarsruut, mis vastab kõige paremini nende vajadustele.

II PEATÜKK

VÕRGUSTIKU FUNKTSIOONIDE KORRALDAMINE JA HALDAMINE

Artikkel 3

Võrgustiku haldusametuse loomine

- Määruse (EÜ) nr 551/2004 artiklis 6 ja käesoleva määruse lisades sätestatud funktsioonide teostamiseks vajalike ülesannete täitmiseks luuakse erapooletu ja pädev organ (võrgustiku haldusamet).
- Võrgustiku haldusametuse volituste kehtivusaeg kattub määruse (EL) nr 691/2010 artikli 7 lõikes 1 sätestatud tulemuslikkuse kava võrdlusperioodidega. See aeg on piisavalt pikk, et omandada piisavad kogemused asjaomaste funktsioonide täitmiseks. Kõnealune aeg ei ole lühem kui kaks võrdlusperioodi ning seda võib uuendada.
- Võrgustiku haldusametuse määratakse komisjoni otsusega pärast konsulteerimist ühtse taeva komiteega vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 5 lõikele 3 ja hiljemalt kolme kuu jooksul alates käesoleva määruse vastuvõtmisest. Asjaomane otsus sisaldab määramisetingimusi, sealhulgas võrgustiku haldusametuse rahastamise ja selle lõpetamise tingimusi. Komisjon hindab kõnealuste tingimuste täitmist iga lõikes 2 nimetatud võrdlusperioodi lõpus.
- Võrgustiku haldusametuse täidab järgmisi funktsioone:
 - Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamine, nagu on sätestatud I lisas;
 - eelkõige järgmiste piiratud ressursside koordineerimine:
 - raadiosagedused üldlennunduse kasutuses olevates lennunduse raadiosagedusalades, nagu on sätestatud II lisas, ja
 - seire sekundaarradarite transpondrite koodid, nagu on sätestatud III lisas.

Määruse (EÜ) nr 551/2004 artikli 6 lõike 3 või artikli 4 punkti c alusel võib komisjon määrata võrgustiku haldusametusele lisaülesandeid.

5. Võrgustiku haldusametust täidab ka määruse (EÜ) nr 551/2004 artikli 6 lõikes 6 ja määruses (EL) nr 255/2010 osutatud lennuliiklusvoogude juhtimisega seotud ülesandeid.

Artikkel 4

Võrgustiku haldusametuse ülesanded

1. Artiklis 3 loetletud funktsioonide teostamise toetamiseks täidab võrgustiku haldusametust eelkõige järgmisi ülesandeid, pidades silmas võrgustiku toimimise pidevat täiustamist ühtses Euroopa taevas, mis aitab saavutada määruses (EL) nr 691/2010 sätestatud kogu Euroopa Liitu hõlmavaid ja eelkõige järgmisi tulemuseesmärke:

- a) artiklis 5 täpsustatud võrgustiku strateegilise kava koostamine, täiustamine ja rakendamine vastavalt määruses (EL) nr 691/2010 sätestatud tulemuslikkuse kavale ja Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavale ning võttes arvesse kõiki asjakohaseid ICAO aeronavigatsioonialaseid kavasid;
- b) võrgustiku strateegilise kava üksikasjade täpsustamine võrgustiku operatiivkava kaudu, mida on lähemalt käsitletud artiklis 6, pöörates tähelepanu eeskätt kogu Euroopa Liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele, mis on kehtestatud kolme- kuni viieaastasteks, aastasteks, hooajalisteks, nädalasteks ja päevasteks perioodideks;
- c) I lisas sätestatud Euroopa integreeritud lennumarsruutide võrgustiku kavandamine;
- d) määruse (EÜ) nr 551/2004 artikli 6 lõike 4 punktis b nõutava ja käesoleva määruse II lisas sätestatud raadiosageduste koordineerimise põhifunktsiooni täitmine;
- e) III lisas sätestatud seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramise protsessi tõhustamine;
- f) asjaomaste funktsioonide juhtimise ja toimimise korraldamine ning eelkõige lennuliiklusvoogude juhtimise keskse üksusega seotud ülesannete täitmine;
- g) tervikliku ja kooskõlastatud lähenemise väljatöötamine seoses kogu võrgustiku kavandamise ja toimimise, sealhulgas selle üldise tulemuslikkuse jälgimise ja parandamisega;
- h) võrgustikus esinevate tõrgete ja kriisiolukordade ohjamise toetamine;
- i) mitmesuguste operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade toetamine neile pandud kohustuste täitmisel seoses lennuliikluse korraldamise ja/või aeronavigatsiooniteenuste osutamise (ATM/ANS) süsteemide ja menetluste kasutuselevõtmisega kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavaga;
- j) tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise või vahejuhtumite analüüsimisega tegelevate organisatsioonide toetamine kõnealuste organisatsioonide taotlusel Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr

996/2010 (tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta) ⁽¹⁾ reguleerimisalas ning

k) kooskõlastamise tagamine teiste piirkondade ja kolmandate riikidega, kes ei osale võrgustiku haldusametuse töös.

2. Võrgustiku haldusametust aitab rakendada tulemuslikkuse kava kooskõlas määrusega (EL) nr 691/2010.

3. Oma ülesannete täitmiseks tagab võrgustiku haldusametust järgmist:

- a) vahendite, menetluste ja järjepidevate andmete, sealhulgas – aga mitte ainult – lennuplaanide töötlemis- ja andmehaldussüsteemide kättesaadavuse, toimimise ja jagamise, et toetada ühisotsustamist võrgustiku tasandil;
- b) operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade tegevuse hõlbustamise ja koordineerimise ning kõnealuste sidusrühmade toetamise kava ja võrgustikuga seotud ühiselt vastu võetud meetmete kasutuselevõtmisel ja rakendamisel;
- c) oma vastutusalasse jääva operatiivse lennutegevuse nõuetekohase koordineerimise, aga ka optimeerimise ning koostalitlusvõime ja vastastikuse seotuse tagamise;
- d) võrgustiku funktsioonidega seotud asjakohaste ICAO dokumentide muudatustepanekute kooskõlastamise;
- e) aruannete koostamise operatiivse lennutegevuse tulemuste kõikide aspektide, sealhulgas piiratud ressursside kohta vastavalt artiklile 20;
- f) nõuetekohase koostöö muude transpordiliikidega.

4. Võrgustiku haldusametust vastab komisjoni või ameti palvel ühekordsetele taotlustele teabe ja nõu saamiseks ning analüüside koostamiseks või täidab muid sarnaseid asjaomaste funktsioonidega seotud lisatulemusandeid.

Artikkel 5

Võrgustiku strateegiline kava

1. Oma pikaajalise tegevuse suunamiseks koostab võrgustiku haldusametust võrgustiku strateegilise kava, mis on kooskõlas määruse (EL) nr 691/2010 artikli 7 lõikes 1 sätestatud võrdlusperioodiga, ning täiustab ja rakendab seda. Kõnealune kava sisaldab järgmise võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tulemuseesmärke ning annab ülevaate edasistest võrdlusperioodidest.

2. Võrgustiku strateegiline kava sisaldab IV lisas sätestatud teavet.

3. Võrgustiku strateegilise kava eesmärk on saavutada määrusega (EL) nr 691/2010 võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse suhtes kehtestatud eesmärgid.

⁽¹⁾ ELT L 295, 12.11.2010, lk 35.

4. Vajaduse korral ajakohastatakse võrgustiku strateegilist kava.

Artikkel 6

Võrgustiku operatiivkava

1. Võrgustiku strateegilise kava rakendamiseks operatiivtasandil koostab võrgustiku haldusamet võrgustiku üksikasjaliku operatiivkava.
2. Võrgustiku operatiivkava sisaldab V lisas sätestatud teavet.
3. Võrgustiku operatiivkavas nähakse eelkõige ette määruses (EL) nr 691/2010 sätestatud kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkide, mis on kehtestatud kolme- kuni viieaastaseks, aastaseks, hooajaliseks, nädalaseks ja päevaseks perioodiks, saavutamiseks vajalikud meetmed.
4. Võrgustiku operatiivkava sisaldab sõjalisi nõudeid, kui liikmesriigid neid esitavad.
5. Võrgustiku operatiivkava hõlmab Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava ning samaväärseid kavasad raadiosageduste ja seire sekundaarradarite transpondrite koodide kohta.
6. Võrgustiku operatiivkavas määratakse kindlaks tegevuspiirangud ja kitsaskohad ning parandusmeetmed ja lahendused nende heastamiseks või leevendamiseks.
7. Aeronavigatsiooniteenuste osutajad, funktsionaalsed õhuruumiosad ja lennuväljade käitajad tagavad, et nende tegevuskavad on kooskõlas võrgustiku operatiivkavaga. Võrgustiku haldusamet tagab võrgustiku operatiivkava sidususe.
8. Võrgustiku operatiivkava ajakohastatakse korrapäraselt, võttes arvesse kõiki asjakohaseid muutusi vajadustes ja võrgustiku funktsioonidega seotud nõuetes.

Artikkel 7

Võrgustiku haldusametuse pädevusvaldkonnad

1. Ilma et see piiraks liikmesriikide kohustusi, võtab võrgustiku haldusamet oma ülesannete täitmisel ühisotsustamise teel vastu individuaalsed meetmed. Kõnealuseid meetmeid rakendavad nendega seotud osapooled.
2. Kui liikmesriikide kohustustest tulenevalt ei ole võimalik selliseid individuaalseid meetmeid vastu võtta, suunab võrgustiku haldusamet sellised juhtumid komisjonile edasiseks kaalumiseks.
3. Võrgustiku haldusamet teeb ettepanekuid meetmete võtmiseks ka muudes võrgustiku toimimisega seotud küsimustes.
4. Võrgustiku haldusamet võtab oma vastutusalas meetmed, et tagada määruse (EÜ) nr 691/2010 artiklis 9 viidatud kogu Euroopa Liitu hõlmavate kohaldatavate tulemuseesmärkide täitmine.
5. Võrgustiku haldusamet kogub, koondab ja analüüsib kõiki I–VI lisas nimetatud asjakohaseid andmeid. Taotluse korral

esitab ta need andmed komisjonile, ametile või määruses (EÜ) nr 691/2010 sätestatud tulemuslikkuse hindamise asutusele.

Artikkel 8

Suhted operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega

1. Võrgustiku üldise toimimise jälgimise ja tõhustamise seotud ülesannete täitmiseks töötab võrgustiku haldusamet koos operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega välja sobiva töökorra, nagu on sätestatud artiklis 15.
2. Operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad tagavad, et kohalikul või funktsionaalse õhuruumiosa tasandil rakendatavad meetmed on kooskõlas võrgustiku tasandil ühisotsustamise teel vastu võetud meetmetega.
3. Operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad esitavad võrgustiku haldusametule I–VI lisas loetletud andmed, pidades kinni kõikidest võrgustiku haldusametusega kokku lepitud tähtaegadest ning terviklikkuse või täpsuse nõuetest.
4. Operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad, kes on seotud võrgustiku haldusametuse poolt artikli 7 lõike 1 alusel võetud individuaalsete meetmetega, võivad taotleda nende meetmete läbivaatamist viie tööpäeva jooksul alates nende vastuvõtmisest. Läbivaatamistaotlus ei peata asjaomaseid individuaalseid meetmeid.
5. Võrgustiku haldusamet kinnitab asjaomased meetmed või muudab neid viie tööpäeva jooksul või võrgustiku toimimisega seotud kriisiolukorra puhul 48 tunni jooksul.

Artikkel 9

Suhted liikmesriikidega

1. Oma ülesannete täitmisel võtab võrgustiku haldusamet nõuetekohaselt arvesse liikmesriikide kohustusi.
2. Liikmesriigid teavitavad võrgustiku haldusametust, kui nende suveräänsetest õigustest ja kohustustest tulenevalt ei ole võimalik võtta individuaalseid meetmeid artikli 7 lõike 1 alusel.
3. Kui liikmesriigid on kaasatud võrgustiku funktsioonidega seotud operatiivküsimustesse, osalevad nad ühisotsustamises ja rakendavad selle protsessi tulemusi siseriiklikul tasandil.

Artikkel 10

Suhted funktsionaalsete õhuruumiosadega

1. Liikmesriigid tagavad tiheda koostöö ja kooskõlastamise funktsionaalsete õhuruumiosade ja võrgustiku haldusametusega näiteks strateegilise kavandamise tasandil ning lennuliikluse ja läbilaskevõime igapäevases taktikalises korraldamises.
2. Funktsionaalsete õhuruumiosade tegevuse vastastikuse seotuse tagamiseks kehtestab võrgustiku haldusamet tihedas koostöös kõikide funktsionaalsete õhuruumiosadega ühtlustatud protsessid, menetlused ja liidesed, sealhulgas kõnealuste ühtlustatud protsesside, menetluste ja liideste muudatused seoses võrgustiku haldusametuse tegevusega.

3. Funktsionaalses õhuruumiosas koostööd tegevad liikmesriigid tagavad ühtlustatud seisukohtade sõnastamise võrgustiku funktsioonide kohta.

4. Funktsionaalses õhuruumiosas koostööd tegevad aeronavigatsiooniteenuste osutajad tagavad ühtsete seisukohtade sõnastamise võrgustiku funktsioonidega seotud operatiivküsimuste kohta.

5. Enne funktsionaalse õhuruumiosa kehtestamist teevad liikmesriigid ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad koostööd, et sõnastada ühtsed seisukohad võrgustiku haldusametuse tegevusega seotud aspektide kohta.

Artikkel 11

Tsiviil- ja sõjandusvaldkonna koostöö

1. Võrgustiku haldusametust tagab asjakohase korra kehtestamise, mis võimaldaks ja toetaks piisavat kooskõlastamist riiklike sõjaväevõimudega.

2. Liikmesriigid tagavad sõjaväevõimude asjakohase kaasamise kogu võrgustiku funktsioonidega seotud tegevusse.

3. Liikmesriigid tagavad, et võrgustiku haldusametuse poolt kehtestatud operatiivtöö ja konsulteerimise kord hõlmaks vajalikul hulgal sõjalennundusega seotud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ja õhuruumi kasutajate esindajad.

4. Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamise funktsiooni täitmine ei piira liikmesriikide õigust õhuruumi teatav osa erandlikuks või eriotstarbeliseks kasutuseks reserveerida või sellele piiranguid seada. Võrgustiku haldusametust soodustab ja koordineerib neid õhuruumiosasid läbivate tingimuslike marsruutide kättesaadavust kooskõlas komisjoni määrusega (EÜ) nr 2150/2005⁽¹⁾.

Artikkel 12

Võrgustiku funktsioonidega seotud üldnõuded

Võrgustiku haldusametust tagab VI lisas võrgustiku funktsioonide kohta sätestatud üldnõuete täitmise. Kõnealuseid nõudeid kohaldatakse alates volitava otsuse vastuvõtmise kuupäevast ning võrgustiku haldusametust tagab, et need nõuded täidetakse sellele kuupäevale järgneva kaheteistkümneme kuu jooksul.

III PEATÜKK

VÕRGUSTIKU FUNKTSIOONIDE JUHTIMINE

Artikkel 13

Ühisotsustamine

1. Võrgustiku funktsioonide haldamisel tehakse otsuseid ühisotsustamise korras.

2. Ühisotsustamise protsess hõlmab järgmist:

- a) artiklis 14 sätestatud konsultatsiooniprotsess;
- b) artiklis 15 sätestatud üksikasjalik töökord ja tegevusprotsessid.

3. Võrgustiku funktsioonide juhtimist käsitlevate meetmete võtmiseks ning kõnealuste funktsioonide tulemuslikkuse jälgimiseks loob võrgustiku haldusametust artiklis 16 sätestatud võrgustiku haldusnõukogu.

4. Kui võrgustiku haldusametust leiab, et üks või mitu osapoolt takistavad tal oma ülesandeid täita, suunab ta asjaomase küsimuse lahendamiseks võrgustiku haldusnõukogule.

Artikkel 14

Konsultatsiooniprotsess

1. Liikmesriikide ja operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade nõuetekohase ja korrapärase konsulteerimise korraldamiseks kehtestatakse asjakohane menetlus.

2. Konsulteerimisel käsitletakse vastavalt vajadusele artiklis 15 sätestatud üksikasjalikku töökorda, võrgustiku strateegilist kava, võrgustiku operatiivkava, kavade rakendamisel tehtud edusamme, komisjonile esitatavaid aruandeid ning tegevusega seotud küsimusi.

3. Sõltuvalt üksikute võrgustiku funktsioonide laadist võivad konsultatsiooniprotsessid erineda. Regulaatiivsete küsimuste käsitlemise tagamiseks võib vajaduse korral kaasata liikmesriigid konsultatsioonidesse.

4. Kui sidusrühmad ei ole konsulteerimisega rahul, arutatakse küsimust kõigepealt asjaomase üksiku funktsiooni tasandi konsultatsioonimehhanismi raames. Kui üksiku funktsiooni tasandil ei suudeta küsimust lahendada, suunatakse see lahendamiseks võrgustiku haldusnõukogule.

Artikkel 15

Üksikasjalik töökord ja tegevusprotsessid

1. Kavandamise ja tegevusega seotud aspektide käsitlemiseks töötab võrgustiku haldusametust välja üksikasjaliku töökorra ja tegevusprotsessid, võttes eelkõige arvesse käesoleva määruse I–VI lisas täpsustatud üksikute võrgustikufunktsioonide eripära ja nendega seotud nõudeid.

2. Võrgustiku haldusametust tagab, et üksikasjalik töökord ja tegevusprotsessid sisaldavad asjaomaste huvitatud isikute teavitamist käsitlevaid reegleid.

3. Nimetatud üksikasjalikus töökorra ja tegevusprotsesside puhul tuleb silmas pidada, et teenuste osutamine ja regulaatiivsed küsimused on lahutatud, ning tagada vajaduse korral liikmesriikide kaasamine.

Artikkel 16

Võrgustiku haldusnõukogu

1. Võrgustiku haldusnõukogu vastutab järgmise eest:

- a) võrgustiku strateegilise kava kinnitamine enne selle vastuvõtmist vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 5 lõikele 3;
- b) kolme- kuni viieaastaste ja iga-aastaste võrgustiku operatiivkavade heakskiitmine;

⁽¹⁾ ELT L 342, 24.12.2005, lk 20.

- c) ühisotsustamise protsessi, konsultatsiooniprotsessi ning võrgustiku funktsioonide üksikasjaliku töökorra ja tegevusprotsesside heakskiitmine pärast ühtse taeva komitee positiivset arvamust;
- d) artikli 18 lõikes 4 sätestatud Euroopa lennunduskriiside koordineerimiseksuse töökorra heakskiitmine pärast ühtse taeva komitee positiivset arvamust;
- e) kavade rakendamisel tehtavate edusammude jälgimine ja meetmete võtmine võimaliku esialgsetest plaanidest kõrvalekaldumise korral;
- f) operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega toimuva konsultatsiooniprotsessi jälgimine;
- g) võrgustiku funktsioonide haldamisega seotud tegevuse jälgimine;
- h) võrgustiku haldusametuse tegevuse jälgimine võrgustiku tegevuses esinevates kriisiolukordades;
- i) artiklis 20 osutatud aastaaruande heakskiitmine. Kõnealusel aruandes käsitletakse muu hulgas võrgustiku strateegilise kava ja võrgustiku operatiivkava rakendamist;
- j) üksikute võrgustikufunktsioonide tasandil lahendamata jäänud küsimustega tegelemine;
- k) hinnangu andmine sellele, kas võrgustiku haldusametuse on talle määratud ülesannete sõltumatuks täitmiseks, sealhulgas julgeoleku-, vastutuse ja ettenägematutes olukordades tegutsemise korra kehtestamiseks piisavalt pädev ja erapooletu ning kas tal on selleks vajalikud ressursid;
- l) võrgustiku haldusametuse aastaearve kinnitamine pärast ühtse taeva komitee positiivset arvamust;
- m) oma töökorra heakskiitmine pärast ühtse taeva komitee positiivset arvamust;
- n) kõikide muude küsimuste käsitlemine, mida ta peab asjakohaseks.

2. Võrgustiku haldusametuse on järgmised hääleõigusega liikmed:

- a) üks aeronavigatsiooniteenuste osutajate esindaja iga kehtestatud või kehtestatava funktsionaalse õhuruumiosa kohta nii, et kokku on kõikidel aeronavigatsiooniteenuste osutajatel neli häält;
- b) neli tsiviilvaldkonna äriliste ja mitteäriliste õhuruumi kasutajate esindajat;
- c) kaks lennuvälja käitajate esindajat;
- d) kaks sõjandusvaldkonna aeronavigatsiooniteenuste osutajate ja õhuruumi kasutajate esindajat.

3. Võrgustiku haldusametuse liikmete hulka kuuluvad ka järgmised isikud:

- a) esimees, kes nimetatakse ametisse tema tehnilise pädevuse ja eksperditeadmiste põhjal komisjoni ettepanekul, mis tugineb eelkõige võrgustiku haldusametuse hääleõigusega liikmete soovitudele, ja pärast ühtse taeva komitee positiivset arvamust;
- b) üks komisjoni esindaja;
- c) üks Eurocontroli esindaja;
- d) üks võrgustiku haldusametuse esindaja.

4. Liikmetel on asendusliige.

5. Võrgustiku haldusametuse hääleõigusega liikmed nimetatakse ametisse nende organisatsiooni ettepanekul pärast ühtse taeva komitee positiivset arvamust.

6. Komisjon võib määrata nõuandjateks sõltumatud ja tunnustatud eksperdid, kes tegutsevad enda nimel ning esindavad mitmesuguseid võrgustiku funktsioonide peamisi aspekte hõlmavaid valdkondi. Võrgustiku haldusametuse töös osalevad liikmesriigid võivad soovitada sobivaid kandidaate.

7. Lõike 3 punktides a, b ja c loetletud liikmetel on õigus vaidlustada ettepanekuid, mis mõjutavad:

- a) liikmesriikide suveräänsust ja kohustusi eelkõige seoses avaliku korra ja julgeoleku ning kaitseküsimustega, nagu on sätestatud määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 13;
- b) võrgustiku haldusametuse tegevuse koostöös käesoleva määruse eesmärkidega;
- c) võrgustiku haldusametuse erapooletust ja õiguspärasust.

8. Võrgustiku haldusametuse võtab lõikes 1 viidatud dokumendid vastu oma hääleõigusega liikmete lihthäälteenamuse alusel.

9. Kui võrgustiku oluliselt mõjutavates küsimustes ei saavutata kokkulepet, suunab võrgustiku haldusametuse juhtumi komisjonile edasiseks käsitlemiseks. Komisjon teavitab sellest ühtse taeva komiteed.

Artikkel 17

Ühtse taeva komitee roll

1. Võrgustiku haldusametuse suunab komisjonile regulatiivsed küsimused; komisjon teavitab ühtse taeva komiteed nendest küsimustest.

2. Ühtse taeva komitee esitab oma arvamuse järgmiste valdkondade kohta:

- a) võrgustiku haldusametuse määramine;
- b) võrgustiku haldusametuse esimehe ametissenimetamine;

- c) võrgustiku haldusnõukogu hääleõigusega liikmete ametisnimitamine;
 - d) võrgustiku haldusnõukogu töökord;
 - e) võrgustiku strateegiline kava, eelkõige esitatakse varakult arvamus kõnealuse kava eesmärkide kohta;
 - f) võrgustiku haldusasutuse aastaelarve;
 - g) Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksuse töökord;
 - h) ühisotsustamise protsess, konsultatsiooniprotsess ning võrgustiku funktsioonide üksikasjalik töökord ja tegevusprotsessid.
3. Ühtse taeva komitee võib anda komisjonile nõu juhul, kui talle teatatakse, et võrgustiku haldusnõukogu ei suuda jõuda võrgustikku oluliselt mõjutavates küsimustes kokkuleppele.

IV PEATÜKK

VÕRGUSTIKU TEGEVUSES ESINEVATE KRIISIOLOKORDADE OHJAMINE

Artikkel 18

Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksuse loomine

1. Võrgustiku tegevuses esinevate kriisiolekordade ohjamise toetamiseks luuakse Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksus (EACCC).
2. Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksuse alalisteks liikmeteks on üks nõukogu esistujariigi esindaja, üks komisjoni esindaja, üks ameti esindaja, üks Eurocontrol'i esindaja, üks sõjandusvaldkonna esindaja, üks aeronavigatsiooniteenuste osutajate esindaja, üks lennuväljade esindaja ning üks õhuruumi kasutajate esindaja.
3. Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksuse koosseisu võib iga juhtumi puhul eraldi täiendada ekspertidega, sõltuvalt konkreetsest kriisiolekorrast.
4. Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksus koostab oma töökorra, mille võtab vastu võrgustiku haldusnõukogu.
5. Võrgustiku haldusasutus teeb kättesaadavaks Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksuse loomiseks ja toimimiseks vajalikud ressursid.

Artikkel 19

Võrgustiku haldusasutuse ja Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksuse kohustused

1. Võrgustiku haldusasutus vastutab samaaegselt Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksuse liikmetega Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksuse tegevuse alustamise ja lõpetamise eest.
2. Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksuse toetusel vastutab võrgustiku haldusasutus järgmise eest:
 - a) võrgustiku tegevuses esinevatele kriisidele reageerimise koordineerimine Euroopa lennunduskriiside koordineerimisüksuse töökorra kohaselt, tehes tihedat koostööd liikmesriikide vastavate struktuuridega;

- b) liikmesriikide tasandi situatsiooniplaanide käivitamise ja koordineerimise toetamine;
- c) võrgustiku tasandil leevendusmeetmete väljatöötamine, millega tagatakse kiire reageerimine võrgustiku tegevuses esinevatele kriisidele, et kaitsta kõnealust võrgustikku ja tagada selle jätkuv ja ohutu toimimine. Selleks võrgustiku haldusasutus:
 - i) jälgib ööpäev läbi võrgustikus valitsevat olukorda seal esinevate kriiside tuvastamiseks;
 - ii) tagab täpsete, õigeaegsete ja järjepidevate andmete edastamise kaudu tõhusa teabehalduse ja teavitamise, et toetada riskijuhtimise põhimõtete ja menetluste rakendamist otsuste tegemise protsessis;
 - iii) hõlbustab kõnealuste andmete organiseeritud kogumist ja sentraliseeritud säilitamist;

- d) vajaduse korral komisjonile, ametile või liikmesriikidele kriisi leevendamise täiendavaks toetamiseks võimaluste pakkumine, mis hõlmavad koostööd muude transpordiliikide käitajatega, kes võivad kindlaks teha ja rakendada eri transpordiliike hõlmavaid lahendusi;
- e) võrgustiku toimimise taastumise ja järjepidevuse jälgimine ning vastavate aruannete koostamine.

V PEATÜKK

JÄLGIMINE, ARUANDLUS JA JÄRELEVALVE

Artikkel 20

Jälgimine ja aruandlus

1. Võrgustiku haldusasutus kehtestab menetluse, et pidevalt jälgida:
 - a) võrgustiku toimimise tulemuslikkust;
 - b) operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade ja riikide võetud meetmeid ning nende tegevuse tulemuslikkust ja
 - c) kõikide käesolevas määruses käsitletud funktsioonide tõhusust ja tulemuslikkust.
2. Pideva jälgimise käigus tehakse kindlaks kõik võimalikud kõrvalekalded võrgustiku strateegilisest kavast ja operatiivkavast. Operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad abistavad võrgustiku haldusasutust, et sellist jälgimist toetada, täites teatud ülesandeid, esitades sealhulgas andmeid, aga mitte ainult.
3. Võrgustiku haldusasutus esitab komisjonile ja ametile igal aastal aruande oma ülesannete täitmiseks võetud meetmete kohta. Aruandes käsitletakse üksikuid võrgustiku funktsioone, aga ka terve võrgustiku olukorda ning see on tihedalt seotud võrgustiku strateegilise kava ja operatiivkava sisuga. Komisjon teavitab aruandest ühtse taeva komiteed.

Artikkel 21

Järelevalve võrgustiku haldusametuse üle

Komisjon, keda ohutusega seotud küsimustes abistab amet, tagab järelevalve võrgustiku haldusametuse üle, eelkõige seoses käesolevas määruses ja liidu muudes õigusaktides sisalduvate nõuetega. Komisjon esitab aruande ühtse taeva komiteele korra aastas või konkreetse taotluse korral.

VI PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 22

Suhted kolmandate riikidega

Võrgustiku haldusametuse tööst võivad osa võtta kolmandad riigid koos oma operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega.

Artikkel 23

Võrgustiku haldusametuse rahastamine

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed võrgustiku haldusametusele usaldatud võrgustiku funktsioonide rahastamiseks aeronavigatsioonitasudest. Võrgustiku haldusametuse määrab oma kulud kindlaks läbipaistval viisil.

Artikkel 24

Vastutus

Võrgustiku haldusametuse kehtestab korra oma ülesannete täitmise tuleneva vastutuse katmiseks. Vastutuse katmiseks kasutatav meetod vastab võimalikule asjaomasele kahjule, võttes arvesse võrgustiku haldusametuse õiguslikku seisundit ning olemasolevat ärikindlustuse taset.

Artikkel 25

Läbivaatamine

Komisjon vaatab võrgustiku funktsioonide täitmise tõhususe läbi hiljemalt 31. detsembriks 2013 ja edaspidi korrapärase ajavahemike tagant, võttes nõuetekohaselt arvesse määruses (EL) nr 691/2010 sätestatud tulemuslikkuse kava võrdlusperioode.

Artikkel 26

Määruse (EL) nr 691/2010 muutmine

Määrust (EL) nr 691/2010 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 3 lõikele 3 lisatakse järgmine punkt m:

„m) võrgustiku haldusametuse tulemuslikkuse kava hindamine, milles muu hulgas käsitletakse kõnealuse kava vastavust kogu Euroopa Liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele.”

2) Lisatakse järgmine artikkel 5a:

„Artikkel 5a

Võrgustiku haldusametuse

1. Määruse (EL) nr 677/2011 (*) artikliga 3 asutatud võrgustiku haldusametuse teostab järgmisi tulemuslikkuse kavaga seotud ülesandeid:

- a) toetab komisjoni, esitades asjakohaseid andmeid kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkide koostamiseks enne võrdlusperioodi ning nende jälgimiseks võrdlusperioodi jooksul. Eelkõige juhib võrgustiku haldusametuse komisjoni tähelepanu tegevuse tulemuslikkuse võimalikule suurele ja püsivale langusele;
- b) tagab komisjonile kooskõlas artikli 20 lõikega 5 juurdepääsu kõikidele IV lisa loetletud andmetele;
- c) aitab liikmesriikidel ja aeronavigatsiooniteenuste osutajatel saavutada võrdlusperioodi jooksul oma tulemuseesmärgid;
- d) sõnastab tulemuslikkuse kava, mis võetakse vastu võrgustiku strateegilise kava osana enne iga võrdlusperioodi. Kõnealune tulemuslikkuse kava on avalik ning sisaldab:
 - i) keskkonnaalase tulemuslikkuse eesmärgi, mis on kooskõlas terveks võrdlusperioodiks kehtestatud kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkidega ning mille kontrollimisel kasutatakse iga-aastaseid väärtusi;
 - ii) muid tulemuslikkuse põhivaldkondade tulemuseesmärgi, mis on kooskõlas terveks võrdlusperioodiks kehtestatud kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkidega ning mille kontrollimisel kasutatakse iga-aastaseid väärtusi;
 - iii) eesmärkide täitmiseks koostatud tegevuskavade kirjeldust ja
 - iv) vajaduse või komisjoni vastava otsuse korral täiendavaid tulemuslikkuse põhinäitajaid ja eesmärgi.

(*) ELT L 185, 15.7.2011, lk 1”

3) Artiklile 17 lisatakse järgmine lõige 2a:

„2a. Komisjon jälgib võrgustiku haldusametuse tulemuslikkuse kava rakendamist. Kui võrdlusperioodi ajal eesmärgi ei saavutata, kohaldab komisjon olukorra parandamiseks tulemuslikkuse kavas kindlaksmääratud asjakohaseid meetmeid. Selleks kasutatakse iga-aastaseid tulemuslikkuse kava väärtusi.”

4) III lisa punktid 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3. Keskkond

Lennumarsruutide kavandamine: ei kohaldata esimesel võrdlusperioodil. Teisel võrdlusperioodil hinnatakse tulemuslikkuse kavast kasutatud lennumarsruutide kavandamist ja selle kooskõla võrgustiku haldusametuse koostatud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava väljatöötamise protsessiga.

4. Läbilaskevõime

Hilinemiste arv: tulemuslikkuse kavas eeldatud lennuliiklusvoogude juhtimise hilinemiste arv marsruudil võrrelduna Eurocontrol'i poolt ja võrgustiku haldusasutuse koostatud võrgustiku operatiivkavas läbilaskevõime planeerimisel pakutud kontrollväärtustega.”

Artikkel 27

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 7. juuli 2011

Komisjoni nimel
president
José Manuel BARROSO

I LISA

EUROOPA LENNUMARSRUUTIDE VÕRGUSTIKU KAVANDAMISE (ERND) FUNKTSIOON

A OSA

Eesmärk

1. Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamise funktsiooni raames:
 - a) koostatakse Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava lennuliikluse ohutuks ja tõhusaks toimimiseks, võttes nõuetekohaselt arvesse keskkonnamõju;
 - b) hõlbustatakse Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava raames sellise õhuruumi struktuuri väljatöötamist, mis tagab vajalikul tasemel ohutuse, läbilaskevõime, paindlikkuse, reageerimisvõime, keskkonnavalase tulemuslikkuse ning aeronavigatsiooniteenuste kiire ja sujuva osutamise, võttes nõuetekohaselt arvesse julgeoleku- ja kaitsevajadusi;
 - c) tagatakse Euroopa lennumarsruutide võrgustiku piirkondlik seotus ja koostalitlusvõime ICAO Euroopa piirkonnas ning Euroopa piirkonnaga külgnevate ICAO piirkondadega.
2. Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava koostatakse ühisotsustamise põhjal. Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava moodustab võrgustiku operatiivkava Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamist käsitleva osa ning selles esitatakse reeglid võrgustiku strateegilise kava Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamist käsitleva osa üksikasjalikuks rakendamiseks.
3. Oma vastutusalasse kuuluva õhuruumi struktuuride üksikasjaliku väljatöötamise, heakskiitmise ja kehtestamise eest vastutavad jätkuvalt liikmesriigid.

B OSA

Kavandamise põhimõtted

1. Ilma et see piiraks liikmesriikide suveräänsust oma õhuruumi suhtes ja nende nõudeid seoses avaliku korra ja julgeoleku- ning kaitseküsimustega, töötavad võrgustiku haldusasutus, liikmesriigid, kolmandad riigid, õhuruumi kasutajad, funktsionaalsed õhuruumiosad ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad (funktsionaalsete õhuruumiosade raames või ka eraldiseisvalt) koostöö korras välja Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava, kohaldades käesolevas lisas sätestatud õhuruumi kavandamise põhimõtteid. Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava vastab tulemuslikkuse kavas võrgustiku haldusasutuse suhtes kehtestatud tulemuseesmärkidele.
2. Ühisotsustamist toetab asjakohane alaline töökord, mille kehtestab ekspertide tasandil ja sidusrühmi kaasates võrgustiku haldusasutus. Konsulteerimise sagedus on seotud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamise funktsioonist tulenevate vajadustega.
3. Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava nõuetekohase sidususe tagamiseks kaasavad võrgustiku haldusasutus ja liikmesriigid ühisotsustamise protsessi kolmandad riigid vastavalt artiklile 22. Tagatakse asjakohane omavaheline koostöö ühelt poolt võrgustiku haldusasutuse ja tema ekspertide tasandi üksikasjalikus töökorras, millega toetatakse Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava väljatöötamist, ning teiselt poolt vastava piirialade lennumarsruutide võrgustiku tõhustamist käsitlevas ICAO ekspertide tasandi töökorras.
4. Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava on pidevalt ajakohastatav kava, mis kajastab kõiki vajalikke elemente, et tagada Euroopa õhuruumi kavandamine ühtse tervikuna ja selle vastavus kohaldatavatele tulemuseesmärkidele.
5. Kava sisaldab järgmist:
 - a) ühtsed üldpõhimõtted, millele on lisatud õhuruumi kavandamise tehnilised kirjeldused;
 - b) õhuruumiga seotud sõjalised vajadused;
 - c) kokkulepitud Euroopa lennumarsruutide võrgustik ja, kui see on teostatav, vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi struktuur, mis on kavandatud täitma kõikide kasutajate vajadusi ning sisaldab kõikide õhuruumi muutmise projektide üksikasju;

- d) lennumarsruutide võrgustiku ja vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi kasutamise eeskirjad ja kättesaadavus;
 - e) viited lennujuhtimise soovitatavale sektoreerimisele, mis toetaks lennuliiklusteeninduse õhuruumide struktuuri ning mille kavandavad, määravad kindlaks ja rakendavad liikmesriigid;
 - f) õhuruumi korraldamise (ASM) suunised;
 - g) võrgustiku arendamise üksikasjalik ajakava;
 - h) võrgustiku operatiivkava kaudu toimuva ühtse avaldamise ja rakendamise tsükli ajakava;
 - i) ülevaade võrgustiku praegusest ja prognoositavast olukorrast, sealhulgas prognoositud tulemuslikkus kehtivate ja kokkulepitud kavade põhjal.
6. Võrgustiku haldusasutus tagab kõikide meetmete puhul vajaliku korralduse, mis võimaldab ühisotsustamise protsessis koordineerida tsiviil- ja sõjandusvaldkonna tegevust.
7. Võrgustiku haldusasutus, liikmesriigid, funktsionaalsed õhuruumiosad ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad (funktsionaalsete õhuruumiosade raames või eraldiseisvalt) tagavad, et õhuruumi kavandamise kinnitatud projektid moodustavad sidusa terviku, milles lepatakse ühisotsustamise teel kokku Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava raames.
8. Liikmesriigid ja funktsionaalsed õhuruumiosad tagavad enne riiklike ja funktsionaalsete õhuruumiosade õhuruumi kavandamise projektide rakendamist, et need on järjepidevad ja kooskõlas Euroopa lennumarsruutide võrgustiku arengukavaga, ning et projekte koordineerivad asjaomased riigid ja võrgustiku haldusasutus.
9. Andmed projektide muudatuste kohta, mille kooskõla tuleb kontrollida ja mis tuleb teha kättesaadavaks võrgustiku haldusasutusele, hõlmavad muu hulgas järgmist:
- a) muudatused marsruutide kooskõlastamises;
 - b) muudatused marsruutide suunas;
 - c) muudatused marsruutide eesmärgis;
 - d) vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi, sealhulgas sellega seotud kasutuseeskirjade kirjeldus;
 - e) marsruutide kasutamise eeskirjad ja nende kättesaadavus;
 - f) sektorite vertikaalsete või horisontaalsete piiride muutmine;
 - g) oluliste punktide lisamine või väljajätmine;
 - h) muudatused piiriülese õhuruumi kasutamises;
 - i) muudatused oluliste punktide koordinaatides;
 - j) andmeedastust mõjutavad muudatused;
 - k) aeronavigatsioonialase teabe kogumikus avaldatud andmeid mõjutavad muudatused;
 - l) õhuruumi kavandamist ja kasutamist käsitlevaid koostöölepinguid mõjutavad muudatused.
10. Võrgustiku haldusasutus ja liikmesriigid töötavad käesoleva lisa raames ühisotsustamise teel välja ühised ettepanekud ICAO asjakohaste dokumentide muutmiseks. Eelkõige avamere kohal olevaid ATS-marsruute käsitlevate ICAO dokumentide muutmisel rakendavad liikmesriigid kohaldatavaid ICAO koordineerimismenetlusi.
11. Võrgustiku haldusasutus, liikmesriigid, õhuruumi kasutajad, lennuväljade käitajad, funktsionaalsed õhuruumiosad ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad (funktsionaalsete õhuruumiosade raames või eraldiseisvalt) vaatavad Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava ühisotsustamise põhjal pidevalt läbi, et võtta arvesse õhuruumiga seotud uusi või muutuvaid vajadusi. Tagatakse pidev kooskõlastamine sõjaväevõimudega.

C OSA

Õhuruumi kavandamise põhimõtted

1. Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava väljatöötamisel järgivad võrgustiku haldusasutus, liikmesriigid, kolmandad riigid, funktsionaalsed õhuruumiosad ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad (funktsionaalsete õhuruumiosade raames või eraldiseisvalt) ühisotsustamise protsessis järgmisi õhuruumi kavandamise põhimõtteid:
 - a) õhuruumi struktuuride kehtestamine ja konfigureerimine põhineb operatiivvajadustel, olenemata riigi-, funktsionaalsete õhuruumiosade või lennuinfopiirkondade (FIR) piiridest ning ei ole tingimata seotud ülemise ja alumise õhuruumi jaotustasandiga;
 - b) õhuruumi struktuuride kavandamine on läbipaistev protsess, mis kajastab tehtud otsuseid ja nende põhjendusi, milles võetakse arvesse kõikide kasutajate vajadusi, ühitades need samas ohutus-, läbilaskevõime- ja keskkonnaküsimustega ning võttes nõuetekohaselt arvesse sõjandusvaldkonna ja riikliku julgeolekuga seotud vajadusi;
 - c) selleks et järgida peamiste liiklusvoogude ja lennuväljade vajadusi, on Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava sisendiks tulemuseesmärgid ning võrgustiku ja kohaliku tasandi praegune ja prognoositav nõudlus lennuliikluse järele;
 - d) tagatakse vertikaalne ja horisontaalne seotus muu hulgas lähenemisalas ja piirialade õhuruumi struktuuris;
 - e) lende võimaldatakse teostada kasutajate soovitud marsruutidel või järgida marsruudil olemise ajal soovitud lennuprofile või pakkuda võimalikult sarnaseid võimalusi;
 - f) sidusrühmadelt, kellel on asjaomases alas operatiivvajadusi, võetakse hindamiseks ja võimalikuks väljatöötamiseks vastu kõik ettepanekud õhuruumi struktuuri, sealhulgas vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi, mitme marsruudi kasutusvõimaluste ja tingimuslike marsruutide kohta;
 - g) õhuruumi struktuuride, sealhulgas vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi ja lennujuhtimisteenuste sektorite kavandamisel võetakse arvesse olemasolevaid või väljapakutud õhuruumistruktuure, mis on ette nähtud reserveerimist või piiranguid nõudvaks tegevuseks. Sel eesmärgil kehtestatakse üksnes sellised struktuurid, mis on kooskõlas õhuruumi paindliku kasutamise ja võimalikult ulatuslikult tagatakse kõnealuste struktuuride ühtlus ja järjepidevus terves Euroopa võrgustikus;
 - h) lennujuhtimissektorite kavandamist alustatakse nõutavate marsruutide või liiklusvoogude kooskõlastamisega korduva protsessi teel, millega tagatakse marsruutide või liiklusvoogude vastavus sektoritele;
 - i) lennujuhtimissektorid kavandatakse nii, et oleks võimalik saavutada sellised sektorite konfiguratsioonid, mis vastavad liiklusvoogudele ning on muutuva nõudlusega lennuliiklusega kohandatavad ja samaulatuslikud;
 - j) kui operatiivsetel põhjustel on vaja kavandada riigi-, funktsionaalsete õhuruumiosade või lennuinfopiirkondade piire ületavad lennujuhtimissektorid, sõlmitakse teenuste osutamist käsitlevad kokkulepped.
2. Võrgustiku haldusasutus, liikmesriigid ja funktsionaalsed õhuruumiosad ning aeronavigatsiooniteenuste osutajad (funktsionaalsete õhuruumiosade raames või eraldiseisvalt) tagavad ühisotsustamise teel, et õhuruumi kasutamise ja läbilaskevõime juhtimise suhtes kohaldatakse järgmisi põhimõtteid:
 - a) õhuruumi struktuurid kavandatakse sellisel viisil, et marsruutide valik, liiklusvood, sektorite konfigureerimise kavand ja muude õhuruumi struktuuride konfiguratsioon hõlbustavad õhuruumi paindlikku ja õigeaegset kasutamist ja korraldamist;
 - b) õhuruumi struktuurid peaksid võimaldama pakkuda täiendavaid marsruute, tagades samas nende kokkusobivuse (läbilaskevõimega seotud kaalutlused ja sektorite kavandamisel esinevad piirangud).

D OSA

Tulemuslikkuse pidev jälgimine võrgustiku tasandil

1. Tulemuslikkuse pideva paranemise tagamiseks kontrollib võrgustiku haldusasutus tihedas koostöös riikide, funktsionaalsete õhuruumiosade ja operatiivtegevuses osalevate sidusrühmadega regulaarselt õhuruumis rakendatud struktuuride tõhusust.

2. Kõnealune kontroll hõlmab muu hulgas järgmist:

- a) lennuliikluse vajaduste muutumine;
 - b) läbilaskevõime ja lendude tõhususe tulemuslikkus ja piirangud riikide, funktsionaalsete õhuruumiosade või võrgustiku tasandil;
 - c) õhuruumi kasutamise eri tahkude hindamine nii tsiviil- kui ka sõjandusvaldkonna seisukohast;
 - d) sektoreerimise ja kasutatavate sektorikonfiguratsioonide hindamine;
 - e) õhuruumi struktuuride terviklikkuse ja järjepidevuse hindamine;
 - f) komisjoni tähelepanu suunamine sellistele küsimustele, mille puhul võrgustiku parandamiseks vajalikud meetmed jäävad väljapoole võrgustiku haldusametuse pädevust.
-

II LISA

RAADIOSAGEDUSTEGA SEOTUD FUNKTSIOON

A OSA

Funktsiooni täitmist käsitlevad nõuded

1. Liikmesriigid määravad pädeva isiku, asutuse või organisatsiooni, kes täidab raadiosagedusi koordineeriva riikliku asutuse kohustusi ja kelle ülesanne on tagada raadiosageduste määramine ning määratud raadiosageduste muutmine ja vabastamine kooskõlas käesoleva määruse sätetega. Liikmesriigid teatavad komisjonile ja võrgustiku haldusasutusele tema nime ja aadressi hiljemalt nelja kuu jooksul alates käesoleva määruse vastuvõtmisest.
2. Võrgustiku haldusasutus valmistab ette ja kooskõlastab võrgustikuga seotud strateegilised spektrit käsitlevad küsimused, mis tuleb nõuetekohaselt dokumenteerida võrgustiku strateegilises kavas ja operatiivkavas. Võrgustiku haldusasutus toetab komisjoni ja liikmesriike ühiste lennundusalaste seisukohtade koostamisel, mis esitatakse liikmesriikide kooskõlastatud panusena rahvusvahelistes foorumites, eelkõige Euroopa postside- ja telekommunikatsiooniaministratsioonide konverentsil (CEPT) ja Rahvusvahelises Telekommunikatsiooni Liidus (ITU).
3. Raadiosagedusi koordineerivate riiklike asutuste taotlusel võtab võrgustiku haldusasutus koos komisjoni ja CEPTiga meetmed, et lahendada muude tööstusharudega tekkida võivad probleemid.
4. Raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused teatavad võrgustiku haldusasutusele Euroopa lennundusvõrgustikku mõjutavatest raadiohäiretest. Võrgustiku haldusasutus dokumenteerib nende esinemise ja aitab neid hinnata. Raadiosagedusi koordineerivate riiklike asutuste taotlusel kooskõlastab võrgustiku haldusasutus selliste juhtumite lahendamist või leevendamist või pakub selleks vajalikku toetust, võttes muu hulgas meetmeid koos komisjoni ja CEPTiga.
5. Võrgustiku haldusasutus koostab ja peab keskregistrit, kus säilitatakse punktis 14 kirjeldatud raadiosageduste määramist käsitlevaid andmeid.
6. Liikmesriigid kasutavad seda keskregistrit, et täita ICAO ees oma halduskohustust registreerida määratud raadiosagedused.
7. Selleks, et optimeerida üldise lennuliikluse jaoks eraldatud raadiosageduste kasutamist ja hõivatust, arendavad ja tõhustavad võrgustiku haldusasutus ja raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused raadiosageduste haldamise korda, kavandamisel kasutatavaid kriteeriume, andmekogumeid ja protsesse. Liikmesriikide taotlusel teeb võrgustiku haldusasutus vastavaid ettepanekuid ka piirkondlikul tasandil.
8. Kui soovitakse raadiosageduse määramist, esitab taotleja raadiosagedusi koordineerivale asjakohasele riiklikule asutusele taotluse, mis sisaldab kõiki vajalikke andmeid ja põhjendusi.
9. Raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused ja võrgustiku haldusasutus hindavad raadiosageduse määramise taotlusi ning seavad need operatiivvajaduste ja kokkulepitud kriteeriumide põhjal pingeritta. Lisaks sellele teeb võrgustiku haldusasutus koos raadiosagedusi koordineerivate riiklike asutustega kindlaks nende mõju võrgustikule. Võrgustiku haldusasutus kehtestab asjaomased kriteeriumid 12 kuu jooksul alates käesoleva määruse vastuvõtmisest, pidades nõu raadiosagedusi koordineerivate riiklike asutustega, ning edaspidi täiustab ja ajakohastab neid vajaduse korral.
10. Kui taotlus mõjutab võrgustikku, teeb võrgustiku haldusasutus kindlaks selle täitmiseks sobiva(d) raadiosageduse(d), võttes arvesse järgmisi nõudeid:
 - a) vajadus osutada ohutuid side-, navigeerimis- ja seireinfrastruktuuri teenuseid;
 - b) vajadus optimeerida raadiosageduste kui piiratud ressursi kasutamist;
 - c) vajadus tagada kulutõhus, õiglane ja läbipaistev juurdepääs raadiosagedustele;
 - d) taotleja(te) ja operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade operatiivvajadused;
 - e) prognoositav edasine nõudlus raadiosageduste järele ja
 - f) ICAO Euroopa raadiosageduste haldamise käsiraamatus sisalduvad sätted.

11. Kui taotlus ei mõjuta võrgustikku, teevad raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused kindlaks selle täitmiseks sobiva(d) raadiosageduse(d), võttes arvesse punktis 10 esitatud nõudeid.
12. Kui raadiosageduse määramise taotlust ei ole võimalik täita, võivad raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused paluda võrgustiku haldusasutusel spetsiaalselt mõni raadiosagedus leida. Raadiosagedusi koordineerivatele riiklikele asutustele sobiva lahenduse pakkumiseks võib võrgustiku haldusasutus nende toetusel konkreetselt uurida raadiosageduste kasutamist asjaomases geograafilises piirkonnas.
13. Raadiosagedusi koordineeriv riiklik asutus määrab sobivad raadiosagedused, mis on kindlaks tehtud punktide 10, 11 või 12 alusel.
14. Raadiosagedusi koordineeriv riiklik asutus registreerib keskregistris kõik määratud raadiosagedused, kandes sinna järgmise teabe:
 - a) ICAO Euroopa raadiosageduste haldamise käsiraamatus kindlaksmääratud andmed, sealhulgas asjakohased tehnilised ja operatiivandmed;
 - b) punktist 7 tulenevatele laiendatud nõuetele vastavad andmed;
 - c) määratud raadiosageduse operatiivse kasutamise kirjelduse;
 - d) määratud raadiosagedust kasutava operatiivses lennutegevuses osaleva sidusrühma kontaktandmed.
15. Taotlejale raadiosageduse määramisel kehtestab raadiosagedusi koordineeriv riiklik asutus ka selle kasutustingimused. Kõnealustes tingimustes täpsustatakse vähemalt järgmine:
 - a) määratud raadiosagedus kehtib seni, kuni seda kasutatakse taotleja kirjeldatud operatiivvajaduste täitmiseks;
 - b) määratud raadiosageduse puhul võidakse taotleda raadiosageduste muutmist, mida tuleb teha kindlaksmääratud aja jooksul, ja
 - c) määratud raadiosagedust muudetakse, kui muutub taotleja kirjeldatud kasutusviis.
16. Raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused tagavad, et kõik vajalikud raadiosageduste nihutamised, muudatused või vabastamised teostatakse kokkulepitud aja jooksul ning et keskregistrit ajakohastatakse vastavalt. Kui seda ei ole võimalik teha, edastavad raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused võrgustiku haldusasutusele nõuetekohased põhjendused.
17. Raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused tagavad, et punktis 14 osutatud operatiivsed, tehnilised ja halduslikud üksikasjad kõikide Euroopa lennundusvõrgustikus kasutamiseks määratud raadiosageduste kohta on keskregistris kättesaadavad hiljemalt 31. detsembriks 2011.
18. Võrgustiku haldusasutus ja raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused jälgivad ja hindavad lennundusega seotud raadiosagedusalasid ja määratud raadiosagedusi läbipaistvate menetluste alusel, et tagada nende nõuetekohane ja tõhus kasutamine. Võrgustiku haldusasutus kehtestab sellised menetlused hiljemalt 12 kuu jooksul alates käesoleva määruse vastuvõtmisest, pidades nõu raadiosagedusi koordineerivate riiklike asutustega, ning edaspidi täiendab ja ajakohastab neid vajaduse korral. Eelkõige teeb võrgustiku haldusasutus kindlaks kõik võimalikud lahkevused keskregistri ning määratud raadiosageduse operatiivse eesmärgi ja tegeliku kasutamise vahel. Võrgustiku haldusasutus teavitab raadiosagedusi koordineerivat riiklikku asutust sellistest lahkevustest, et need kokkulepitud aja jooksul kõrvaldada.
19. Võrgustiku haldusasutus tagab ühiste vahendite kättesaadavuse, et toetada kavandamist, kooskõlastamist, registreerimist, kontrolli ja optimeerimist keskel ja siseriiklikul tasandil. Eelkõige töötatakse välja vahendid keskregistri andmete analüüsi toetamiseks, et jälgida asjaomase funktsiooni tõhusust ning kavandada ja rakendada raadiosageduste optimeerimise protsessi punkti 7 alusel.

B OSA

Funktsiooni korraldamist käsitlevad nõuded

1. Raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused ja võrgustiku haldusasutus teevad koostöö korras otsuseid sellise kokkuleppe alusel, mille võrgustiku haldusnõukogu kinnitab pärast ühtse taeva komiteelt positiivse arvamuse saamist kooskõlas artikliga 16 ning mille liikmesriigid kiidavad heaks kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 5 lõikega 2.

2. Kui käesoleva lisa B osa punktis 1 osutatud kokkuleppe suhtes tekib eriarvamusi, suunab võrgustiku haldusasutus või asjaomane liikmesriik küsimuse meetmete võtmiseks komisjonile. Komisjon tegutseb vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 5 lõikes 2 osutatud menetlusele.
 3. Kõnealuses kokkuleppes täpsustatakse vähemalt järgmine:
 - a) operatiivvajaduste ja nende prioriteetsuse hindamisel kohaldatavad kriteeriumid;
 - b) uute või muudetud määratud raadiosageduste kooskõlastamise minimaalne ajakava;
 - c) mehhanismid, millega tagatakse, et võrgustiku haldusasutus ja raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused täidavad kogu Euroopa Liitu hõlmavad asjakohased tulemuseesmärgid;
 - d) kinnitus selle kohta, et raadiosageduste tõhustatud haldamise kord, kriteeriumid ja protsessid ei mõjuta kahjulikult korda, kriteeriume ega protsesse, mida teised riigid kohaldavad ICAO piirkondlike protseduuride raames, ja
 - e) nõuded, millega tagatakse, et liikmesriigid korraldavad seoses uute või muudetud halduskokkulepetega vajalikud konsultatsioonid kõikide asjaomaste Euroopa ja siseriikliku tasandi sidusrühmadega.
 4. Raadiosageduste koordineerimise esialgsed kokkulepped on täielikult kooskõlas kehtivate kokkulepetega. Kõnealuste kokkulepete muudatused määratakse kindlaks koostöös riiklike raadiosagedusi koordineerivate asutustega ja kui see on praktiline, siis vähendatakse nendega üldkulusid.
 5. Võrgustiku haldusasutuse töös mitteosalevate külgnevate riikide puhul koordineeritakse raadiosageduste strateegilist ja taktikalist kasutamist ICAO piirkondliku töökorraldust käsitlevate kokkulepete kaudu. Selle üks eesmärk on teha külgnevatele riikidele kättesaadavaks võrgustiku haldusasutuse teenused.
 6. Võrgustiku haldusasutus ja raadiosagedusi koordineerivad riiklikud asutused lepivad kokku asjaomase funktsiooni üldised prioriteedid, et parandada Euroopa lennundusvõrgustiku kavandamist ja toimimist. Kõnealused prioriteedid dokumenteeritakse võrgustiku strateegilise kava ja operatiivkava raadiosagedusi käsitleva osana, mille koostamisel konsulteeritakse sidusrühmadega. Eelkõige võib prioriteetide kehtestamisel võtta arvesse konkreetseid raadiosagedusalasid, piirkondi ja teenuseid.
 7. Liikmesriigid tagavad, et lennunduse raadiosageduste kasutamine sõjandusvaldkonna kasutajate poolt on raadiosagedusi koordineerivate riiklike asutustega ja võrgustiku haldusasutusega nõuetekohaselt kooskõlastatud.
-

III LISA

TRANSPONDRITE KOODIDEGA SEOTUD FUNKTSIOON

A OSA

Transpondrite koodidega seotud funktsiooni käsitlevad nõuded

1. Selle funktsiooni eesmärk on:
 - a) ühtlustada transpondrite koodide määramise protsessi, nähes kõikidele osalevatele sidusrühmadele ette selged rollid ja vastutusosalad ning keskendudes koodide määramise otsuste tegemisel võrgustiku üldisele tulemuslikkusele;
 - b) muuta transpondrite koodide määramine ja nende tegelik kasutamine läbipaistvamaks, mis võimaldab paremini hinnata võrgustiku üldist tõhusust;
 - c) tagada tõhusamat jõustamist ja järelevalvet võimaldav regulatiivne alus, sätestades selle määruuses.
2. Seire sekundaarradarite transpondrite koodid määratakse liikmesriikidele ja nende aeronavigatsiooniteenuste osutajatele võrgustiku haldusasutuse kaudu nii, et nende jaotamine oleks optimaalselt ohutu ja tõhus ning võtaks arvesse järgmist:
 - a) kõikide operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade operatiivvajadused;
 - b) lennuliikluse tegelik ja prognoositav maht;
 - c) nõue kasutada seire sekundaarradarite transpondrite koode kooskõlas ICAO Euroopa piirkonda käsitleva piirkondliku aeronavigatsioonialase kava vahendite ja teenuste rakendamise dokumendi ning suuniste asjakohaste sätetega.
3. Võrgustiku haldusasutus teeb liikmesriikidele, aeronavigatsiooniteenuste osutajatele ja kolmandatele riikidele igal ajal kättesaadavaks määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide nimekirja, mis kajastab terviklikult ja ajakohaselt artikli 1 lõikes 3 sätestatud õhuruumis määratud koode.
4. Võrgustiku haldusasutus rakendab ametliku protsessi seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramise nõuete kehtestamiseks, hindamiseks ja kooskõlastamiseks, võttes arvesse koodide kõiki nõutavaid kasutusviise tsiviil- ja sõjandusvaldkonnas.
5. Punktis 4 sätestatud ametlik protsess hõlmab vähemalt asjakohasteid kokkulepituid protseduure, ajakavasid ja tulemusmärke järgmiste tegevuste teostamiseks:
 - a) seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramise taotluste esitamine;
 - b) seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramise taotluse hindamine;
 - c) määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide muutmise ettepanekute kooskõlastamine liikmesriikide ja kolmandate riikidega vastavalt B osas sätestatud nõuetele;
 - d) määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide ja vajaduste korrapärase läbivaatamine olukorra optimeerimiseks, sealhulgas juba määratud koodide ümbermääramine;
 - e) punktis 3 sätestatud määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide üldnimekirja korrapärase muutmise, heakskiitmine ja levitamine;
 - f) seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramisel esinevatest ettenägematutest vastuoludest teavitamine, nende hindamine ja lahendamine;
 - g) koodide kasutamise kontrollimise käigus ilmnenuid valesti määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodidest teavitamine ning olukorra hindamine ja lahendamine;
 - h) seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramisel ilmnenuid ettenägematutest puudujääkidest teavitamine, nende hindamine ja kõrvaldamine;
 - i) andmete ja teabe esitamine kooskõlas C osas sätestatud nõuetega.

6. Võrgustiku haldusamet kontrollib, kas punktis 4 sätestatud protsessi raames esitatud seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramise taotlused vastavad protsessi suhtes kehtestatud vormi- ja andmenüüetele ning on terviklikud, täpsed, õigeaegsed ja põhjendatud.
7. Liikmesriigid tagavad, et õhusõidukitele määratakse seire sekundaarradarite transpondrite koodid kooskõlas punktis 3 sisalduva määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide nimekirjaga.
8. Võrgustiku haldusamet võib liikmesriikide ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate nimel käivitada seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramise ja haldamise keskse süsteemi seire sekundaarradarite transpondrite koodide automaatseks määramiseks üldisele lennuliiklusele.
9. Võrgustiku haldusamet rakendab protseduurid ja vahendid, et korrapäraselt hinnata seire sekundaarradarite transpondrite koodide tegelikku kasutamist liikmesriikide ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate poolt.
10. Võrgustiku haldusamet, liikmesriigid ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad lepivad kokku kavad ja protseduurid tulevaste seire sekundaarradarite transpondrite koodidega seotud vajaduste korrapärase analüüsimise ja kindlaksteemise toetamiseks. Kõnealuse analüüsi käigus tehakse muu hulgas kindlaks seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramisel ilmneva võivate prognoositavate puudujääkide potentsiaalne mõju tulemuslikkusele.
11. Koostatakse ja säilitatakse vajalikke juhiseid ja teabepakette, mis võimaldavad teostada seda võrgustiku funktsiooni kooskõlas käesoleva määruse nõuetega. Kõnealuseid tegevusjuhendeid levitatakse ja säilitatakse vastavalt asjakohastele kvaliteedi- ja dokumendihalduse menetlustele.

B OSA

Konsulteerimise erimehhanismiga seotud nõuded

1. Võrgustiku haldusamet loob erimehhanismi seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramise üksikasjaliku korra kooskõlastamiseks ja sellega seotud konsultatsioonide pidamiseks, millega:
 - a) tagatakse, et arvesse võetakse seire sekundaarradarite transpondrite koodide kasutamise mõju kolmandates riikides, osaledes selleks ICAO Euroopa piirkonda käsitleva piirkondliku aeronavigatsioonialase kava vahendite ja teenuste rakendamise dokumendi asjakohastes sätetes kehtestatud seire sekundaarradarite transpondrite koodide haldamiseks kokkulepitud korras;
 - b) tagatakse, et A osa punktis 3 sätestatud määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide nimekiri on kooskõlas ICAO Euroopa piirkonda käsitleva piirkondliku aeronavigatsioonialase kava vahendite ja teenuste rakendamise dokumendi asjakohastes sätetes kehtestatud koodide haldamise kavaga;
 - c) täpsustatakse nõuded, millega tagatakse, et seire sekundaarradarite transpondrite koodide haldamise uue või muudetud korra üle peetakse asjaomaste liikmesriikidega asjakohaseid konsultatsioone;
 - d) täpsustatakse nõuded, millega tagatakse, et riiklikul tasandil peavad liikmesriigid seire sekundaarradarite transpondrite koodide haldamise uue või muudetud korra üle konsultatsioone kõikide asjaomaste sidusrühmadega;
 - e) tagatakse seire sekundaarradarite transpondrite koodide strateegilise ja taktikalise kasutamise kooskõlastamine kolmandate riikidega ICAO Euroopa piirkonda käsitleva piirkondliku aeronavigatsioonialase kava vahendite ja teenuste rakendamise dokumendi asjakohastes sätetes kehtestatud seire sekundaarradarite transpondrite koodide haldamiseks kokkulepitud korra raames;
 - f) täpsustatakse kavandatud uute seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramise või määratud koodide muutmise kooskõlastamise ja sellega seotud konsultatsioonide pidamise minimaalne ajakava;
 - g) tagatakse, et asjaomased liikmesriigid kiidavad heaks määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide nimekirja muudatused;
 - h) täpsustatakse nõuded, millega tagatakse, et viivitamata pärast määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide nimekirja muudatuste heakskiitmist teavitatakse sellest kõiki sidusrühmi, ilma et see piiraks riiklike menetlusi, mille kaudu edastatakse teavet seire sekundaarradarite transpondrite koodide kasutamise kohta sõjaväevõimude poolt.
2. Koostöös riiklike sõjaväevõimudega tagab võrgustiku haldusamet vajalike meetmete võtmise, millega tagatakse, et seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramine ja kasutamine sõjalisteks vajadusteks ei kahjusta üldise lennuliikluse ohutust ega liiklusvoogude tõhusust.

C OSA

Andmete esitamist käsitlevad nõuded

1. Uute seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramise või olemasolevate koodide muutmise taotlused vastavad A osa punktis 4 sätestatud protsessi suhtes kehtestatud vormi- ja andmenõuetele ning on terviklikud, täpsed, õigeaegsed ja põhjendatud.
2. Seire sekundaarradarite transpondrite koodidega seotud funktsiooni täitmise toetamiseks esitavad liikmesriigid võrgustiku haldusasutusele tema täpsustatud ajaks vajaduse korral järgmise teabe:
 - a) ajakohased andmed nende vastutusalas määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide ja nende kasutamise kohta, võttes arvesse konkreetselt sõjandusvaldkonnale määratud ja üldlennunduses mitte kasutatavate koodide täieliku avalikustamise suhtes kehtivaid võimalikke julgeolekualaseid piiranguid;
 - b) põhjendused, mis näitavad, et juba määratud ja taotletud seire sekundaarradarite transpondrite koodid on minimaalselt vajalikud operatiivvajaduste täitmiseks;
 - c) üksikasjalikud andmed võimalike määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide kohta, mis ei ole operatiivtegevuseks enam vajalikud ning mille võiks vabastada ja võrgustiku raames ümber määrata;
 - d) teave kõikide seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramisel tegelikult ilmnenu ettenägematute puudujääkide kohta ja
 - e) üksikasjad kõikide võimalike muudatuste kohta süsteemide või komponentide paigalduskavades või operatiivses olukorras, mis võivad mõjutada lendudele seire sekundaarradarite transpondrite koodide määramist.
3. Seire sekundaarradarite transpondrite koodidega seotud funktsiooni täitmise toetamiseks esitavad aeronavigatsiooniteenuste osutajad võrgustiku haldusasutusele tema täpsustatud ajaks vajaduse korral järgmise teabe:
 - a) lennuvoogude taktikalise korraldamise laiendatud süsteemi (ETFMS) seotud asukohateated, mis sisaldavad instrumentaallennureeglite alusel toimuvale üldisele lennuliiklusele määratud seire sekundaarradarite transpondrite koode;
 - b) andmed kõikide tegelikult kasutatavatest määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodidest tingitud tegelikult esinenud ettenägematute vastuolude või ohtude kohta, sealhulgas nende vastuolude lahendamist käsitlev teave.
4. Määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide muutmise ettepanekute koostööst ja määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide nimekirja ajakohastamist käsitlevad liikmesriikide ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate vastused peavad sisaldama vähemalt järgmist:
 - a) teave selle kohta, kas määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide osas nähakse ette mingeid vastuolusid või ohte või mitte;
 - b) kinnitus selle kohta, kas esineb kahjulik mõju operatiivvajadustele või tulemuslikkusele või mitte;
 - c) kinnitus selle kohta, et määratud seire sekundaarradarite transpondrite koodide muudatusi on võimalik rakendada nõutava aja jooksul.

IV LISA

VÕRGUSTIKU STRATEEGILISE KAVA VORM

Võrgustiku strateegiline kava põhineb järgmisel struktuuril:

1. SISSEJUHATUS

1.1. Võrgustiku strateegilise kava kohaldamisala (geograafiline ja ajaline)

1.2. Kava koostamise ja kinnitamise menetlus

2. ÜLDINE KONTEKST JA NÕUDED

2.1. Võrgustiku praeguse ja kavandatava olukorra, sealhulgas Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamise, lennuliiklusvoogude juhtimise, lennuväljade ja piiratud ressursside kirjeldus

2.2. Kava ajalise kestusega seotud probleemid ja võimalused (sealhulgas prognoositud nõudlus lennuliikluse järele ja ülemaailmsed arengud)

2.3. Tulemuseesmärgid ja ärilised vajadused vastavalt mitmesuguste sidusrühmade väljendatud vajadustele ja kogu Euroopa Liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele

3. STRATEEGILINE NÄGEMUS

3.1. Võrgustiku strateegilise arengu ning tulemuseesmärkide ja äriliste vajaduste täitmise kirjeldus

3.2. Vastavus tulemuslikkuse kavale

3.3. Vastavus Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavale

4. STRATEEGILISED EESMÄRGID

4.1. Võrgustiku strateegiliste eesmärkide kirjeldus:

— mis muu hulgas hõlmab operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmadega toimuvat koostööd käsitlevaid küsimusi, täpsustades sidusrühmade rolli ja vastutust;

— milles näidatakse, kuidas strateegilised eesmärgid vastavad vajadustele;

— milles määratakse kindlaks, kuidas nende eesmärkide täitmist mõõdetakse;

— milles näidatakse, kuidas strateegilised eesmärgid mõjutavad tööstusharu ja muid asjaomaseid valdkondi.

5. TULEMUSLIKKUSE KAVANDAMINE

Tulemuslikkuse kava ülesehitus on järgmine:

1. Sissejuhatus

1.1. Olukorra kirjeldus (kava kohaldamisala, sellega hõlmatud funktsioonid jne)

1.2. Võrdlusperioodi makromajandusliku stsenaariumi kirjeldus, mis hõlmab üldisi prognoose (liiklusprognoosid jne)

1.3. Sidusrühmadega tulemuslikkuse kava ettevalmistamisega seoses toimunud konsultatsioonide tulemuste kirjeldus (osalejate tõstatatud põhiküsimused ja võimaluse korral saavutatud kompromissid)

2. Tulemuseesmärgid võrgustiku haldusametuse tasandil

2.1. Iga tulemuslikkuse põhivaldkonna tulemuseesmärgid, mis on määratud tulemuslikkuse iga põhinäitaja kohta terveks võrdlusperioodiks koos iga-aastaste väärtustega, mida kasutatakse jälgimiseks ja stiimulitena

2.2. Kirjeldus ja selgitus võrgustiku haldusametuse tulemuseesmärkide panuse ja mõju kohta kogu Euroopa Liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele

3. Iga funktsiooni panus
 - 3.1. Iga funktsiooni (lennuliiklusvoogude juhtimine (ATFM), Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamine (ERND), seire sekundaarradarite (SSR) transpondrite koodid, raadiosagedused) individuaalsed tulemuseesmärgid
 4. Sõjaline mõõde
 - 4.1. Kava tsiviil-sõjalise mõõtme kirjeldus, mis selgitab õhuruumi paindliku kasutamise tulemuslikkust läbilaskevõime suurendamisel, võttes nõuetekohaselt arvesse sõjaliste operatsioonide tõhusust ja vajaduse korral ka asjakohaseid tulemuslikkuse näitajaid ja tulemuseesmäärke, mis on kooskõlas tulemuslikkuse kava näitajate ja eesmärkidega
 5. Tundlikkusanalüüs ja võrdlus eelneva tulemuslikkuse kavaga
 - 5.1. Tundlikkus välistegurite suhtes
 - 5.2. Võrdlus eelneva tulemuslikkuse kavaga
 6. Tulemuslikkuse kava rakendamine
 - 6.1. Kirjeldus võrgustiku haldusnõukogu poolt tulemuseesmärkide täitmiseks kehtestatud meetmete kohta, milleks on näiteks:
 - jälgimismehhanismid, et tagada ohutusprogrammide ja äriplaanide rakendamine;
 - meetmed tulemuslikkuse kavade rakendamise jälgimiseks ja aruandluseks, sealhulgas reageerimiseks olukorrale, kui eesmärgid jäävad võrdlusperioodi jooksul täitmata.
6. STRATEEGILINE KAVANDAMINE
 - 6.1. Lühiajalise ja keskpika perioodi kavandamise kirjeldus:
 - iga strateegilise eesmärgi prioriteetid;
 - iga strateegilise eesmärgi rakendamiseks vajaliku tehnoloogia kasutuselevõtt ja selle mõju ülesehitusele, inimestega seotud aspektid, kaasnevad kulud ja eelised ning ka vajalik juhtimine, ressursid ja reguleerimine;
 - operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade vajalik kaasamine igasse kava elementi, sealhulgas nende rollid ja vastutusosalad;
 - võrgustiku haldusasutuse kokkulepitud osalemistase kava iga elemendi rakendamise toetamisel iga individuaalse funktsiooni puhul.
 - 6.2. Pikaajalise kavandamise kirjeldus:
 - iga strateegilise eesmärgi saavutamiseks vajaliku tehnoloogia ning vastavad teadus- ja arendustegevuse aspektid ja nende mõju ülesehitusele, inimestega seotud aspektid, ärimudel, nõuetekohane juhtimine ja reguleerimine ning asjaomaste investeeringute ohutusosalad ja majanduslikud põhjendused;
 - operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade nõuetekohane kaasamine igasse kava elementi, sealhulgas nende rollid ja vastutusosalad.
7. RISKIANALÜÜS
 - 7.1. Kava rakendamisega seotud riskide kirjeldus
 - 7.2. Jälgimisprotsessi kirjeldus (sealhulgas võimalikud kõrvalekalded esialgsetest eesmärkidest)
8. SOOVITUSED
 - 8.1. Selliste meetmete kindlakstegemine, mida liit ja liikmesriigid peaksid kava rakendamise toetamiseks võtma

V LISA

VÖRGUSTIKU OPERATIIVKAVA VORM

Võrgustiku operatiivkava põhineb järgmisel üldisel struktuuril (mida kohandatakse vastavalt mitmesugustele individuaalsetele funktsioonidele ja võrgustiku operatiivkava ajalisele kestusele, kuna tegemist on pidevalt ajakohastatava kavaga, milles käsitletakse kolme- kuni viieaastaseid, aastaseid, hooajalisi, nädalasi ja päevaseid perioode):

1. SISSEJUHATUS
 - 1.1. Võrgustiku operatiivkava kohaldamisala (geograafiline ja ajaline)
 - 1.2. Kava koostamise ja kinnitamise menetlus
2. VÖRGUSTIKU OPERATIIVKAVA JA TEGEVUSEESMÄRKIDE KIRJELDUS,
 - milles muu hulgas käsitletakse osalevate sidusrühmadega tehtavat koostööd ning nende rolle ja vastutusala;
 - milles näidatakse, kuidas tegevuseesmärgid on lülitatud võrgustiku operatiivkava taktikalisse, eeltaktikalisse, lühiajalisse ja keskpikka perioodi käsitlevasse etappi ning muudesse tulemuslikkust käsitleva määru alusel kehtestatud tulemuseesmärkidesse;
 - kavandamisperioodiks kehtestatud prioriteedid ja vajalikud ressursid;
 - mõju lennuliikluse korraldamise sektorile ja muudele asjakohastele valdkondadele.
3. VÖRGUSTIKU OPERATIIVKAVA KOOSTAMISE ÜLDINE PROTSESS
 - Võrgustiku operatiivkava koostamise üldise protsessi kirjeldus;
 - kirjeldus võrgustiku operatiivkava strateegilise arengu kohta, mis hõlmab tegevusega seotud tulemuslikkuse nõuete ja muude tulemuslikkust käsitleva määru alusel kehtestatud tulemuseesmärkide edukat täitmist;
 - kasutatud vahendite ja andmete kirjeldus.
4. ÜLDINE KONTEKST JA TOIMIMISEGA SEOTUD NÕUDED
 - 4.1. Ülevaade võrgustiku varasema toimimise tulemuslikkusest
 - 4.2. Kava ajalise kestusega seotud probleemid ja võimalused
 - 4.3. Võrgustiku lennuliikluse prognoos vastavalt 1. ja 2. liitele, sealhulgas:
 - prognoos võrgustiku kohta;
 - prognoos aeronavigatsiooniteenuste osutajate, funktsionaalsete õhuruumiosade ja piirkondlike lennujuhtimiskeskuste (ACC) kohta;
 - prognoos suuremate lennuväljade kohta;
 - lennuliikluse prognoosi analüüs, sealhulgas mitmesugused stsenaariumid;
 - erisündmuste mõju analüüs.
 - 4.4. Võrgustiku toimimise tulemuslikkusega seotud nõuded, sealhulgas:
 - võrgustiku üldise läbilaskevõimega seotud nõuded;
 - aeronavigatsiooniteenuste osutajate, funktsionaalsete õhuruumiosade ja piirkondlike lennujuhtimiskeskuste läbilaskevõimega seotud nõuded;
 - lennuväljade läbilaskevõime;
 - läbilaskevõimega seotud nõuete analüüs;
 - võrgustiku üldised keskkonnavalase tulemuslikkuse/lendude tõhususega seotud nõuded;
 - võrgustiku üldised ohutusnõuded;
 - erakorraliste olukordadega seotud nõuded ja võrgustikku mõjutavate teenuste järjepidevus.
 - 4.5. Eri sidusrühmade, sealhulgas sõjaväevõimude esitatud operatiivvajadused
5. VÖRGUSTIKU TOIMIMISE TULEMUSLIKKUSE TÕHUSTAMISE KAVAD JA MEETMED VÖRGUSTIKU TASANDIL
 - Selliste kavade ja meetmete kirjeldus, mida kavatakse rakendada võrgustiku tasandil, sealhulgas seoses õhuruumi, piiratud ressursside ja lennuliiklusvoogude juhtimisega;
 - kirjeldus iga kava ja meetme panuse kohta tegevuse tulemuslikkusesse.

6. TOIMIMISE TULEMUSLIKKUSE TÕHUSTAMISE KAVAD JA MEETMED KOHALIKUL TASANDIL
 - Sealhulgas kõikide kavade ja meetmete kirjeldus, mida kavatsetakse rakendada kohalikul tasandil;
 - kirjeldus iga kava ja meetme panuse kohta tegevuse tulemuslikkusesse;
 - kolmandate riikidega toimivate suhete ja ICAOga seotud töö kirjeldus.
 7. ERISÜNDMUSED
 - Ülevaade lennuliikluse korraldamist oluliselt mõjutavatest erisündmustest;
 - üksikud erisündmused ja nende lahendamine võrgustiku seisukohast;
 - suured sõjalised õppused.
 8. SÕJALISED VAJADUSED SEOSES ÕHURUUMIGA
 - 8.1. Sõjalised lennuliikluse korraldamise teenuse osutajad, kes vastutavad reserveeritud või eraldatud õhuruumiosade eest, vahetavad võrgustiku haldusastutusega õhuruumi korraldamise üksuse (AMC) kaudu siseriiklike reeglite kohaselt järgmist teavet:
 - õhuruumi kasutatavus: kindlad päevad/kellaajad, mil reserveeritud õhuruum on kasutatav;
 - erakorralised taotlused reserveeritud õhuruumi planeerimata kasutamiseks;
 - reserveeritud õhuruumi vabastamine tsiviilkasutuseks, kui seda sõjalistel eesmärkidel ei vajata, teatades sellest võimalikult pikalt ette.
 9. VÕRGUSTIKU TOIMIMISE TULEMUSLIKKUSE KOONDPROGNOOS JA ANALÜÜS
 - Võrgustiku, aeronavigatsiooniteenuste osutajate, funktsionaalsete õhuruumiosade ja piirkondlike lennujuhtimiskeskuste eesmärgid ja prognoosid lennuliikluse korraldamisest tingitud hilineemiste ja läbilaskevõime kohta;
 - lennuväljade tegevuse tulemuslikkus;
 - võrgustiku keskkonnaalase tulemuslikkuse / lendude tõhususega seotud eesmärgid ja prognoos;
 - erisündmuste mõju;
 - tegevuse tulemuslikkuse eesmärkide ja prognooside analüüs.
 10. TEGEVUSES ESINEVATE KITSASKOHTADE JA NEID LEEVENDAVATE LAHENDUSTE KINDLAKSTEGEMINE VÕRGUSTIKU JA KOHALIKUL TASANDIL
 - Tegevuses esinevate ja potentsiaalsete kitsaskohtade (ohutus, läbilaskevõime, lendude tõhusus), nende põhjuste ja kokkulepitud lahenduste või leevendusmeetmete, sealhulgas nõudluse ja läbilaskevõime tasakaalustamise (DCB) võimaluste kindlakstegemine.
-

1. liide

Piirkondlikud lennujuhtimiskeskused

Võrgustiku operatiivkavas kirjeldatakse piirkondlike lennujuhtimiskeskuste (ACC) kaupa üksikasjalikult kõiki piirkondi, esitades nende kohta tegevuse tõhustamiseks kavandatud meetmed, perioodi väljavaated, liiklusprognosis, hilinemistega seotud eesmärgid ja prognoosid, liiklust mõjutada võivad olulised sündmused ja operatiivtegevuseks vajalikud kontaktandmed.

Võrgustiku haldusamet esitab iga piirkondliku lennujuhtimiskeskuse kohta:

- liiklusprognosis;
- tegevuse praeguse tulemuslikkuse analüüsi;
- kvantifitseeritud hinnangu saavutatud läbilaskevõime kohta (läbilaskevõime lähteandmed);
- kvantifitseeritud hinnangu vajaliku läbilaskevõime kohta liikluse arengu mitmesuguste stsenaariumide puhul (vajaliku läbilaskevõime ülevaade);
- kvantifitseeritud hinnangu piirkondliku lennujuhtimiskeskuse tasandil tegevuse tõhustamiseks kavandatud meetmete kohta, mille suhtes on aeronavigatsiooniteenuste osutajatega kokku lepitud;
- hilinemistega seotud eesmärgid ja prognoosid;
- tegevuse oodatava tulemuslikkuse analüüsi (ohutus, läbilaskevõime, keskkond).

Kõik aeronavigatsiooniteenuste osutajad esitavad võrgustiku haldusametusele järgmise teabe, mis lisatakse üksikute piirkondlike lennujuhtimiskeskuste kirjeldusse:

- hilinemistega seotud kohalikud eesmärgid;
- liiklusprognosis hinnang/kinnitus, võttes arvesse kohalikke teadmisi;
- kasutatavate sektorite arv: sektorite konfiguratsioon/sektorite avamise ja sulgemise kava hooaja, nädalapäev ja päevaaja kaupa;
- iga sektori läbilaskevõime/liiklusmahu jälgimisel kasutatavad näitajad iga sektorite konfiguratsiooni/sektorite avamise ja sulgemise kava kohta;
- kavandatud või teadaolevad erisündmused, sealhulgas kuupäevad/kellaajad ja nende mõju tegevuse tulemuslikkusele;
- tegevuse tõhustamiseks kavandatud meetmete üksikasjad, nende rakendamise kava ja nende negatiivne/positiivne mõju läbilaskevõimele ja/või tõhususele;
- õhuruumi struktuuri ja kasutamise kavandatud ja kinnitatud muudatuste üksikasjad;
- võrgustiku haldusametusega kokkulepitud täiendavad meetmed;
- piirkondlike lennujuhtimiskeskuste operatiivtegevuseks vajalikud kontaktandmed.

2. liide

Lennuväljad

Võrgustiku operatiivkavas kirjeldatakse üksikasjalikult kõikide piirkondade suuremaid lennuvälju, esitades nende kohta tegevuse tõhustamiseks kavandatud meetmed, perioodi väljavaated, prognoosi liikluse ja hilinemiste kohta, liiklust mõjutada võivad olulised sündmused ja operatiivtegevuseks vajalikud kontaktandmed.

Võrgustiku haldusamet esitab iga suurema lennuvälja kohta:

- liiklusprognoosi;
- tegevuse oodatava tulemuslikkuse analüüsi (ohutus, läbilaskevõime, keskkond).

Kõik võrgustiku operatiivkavaga hõlmatud lennuväljad esitavad võrgustiku haldusametusele järgmise teabe, mis lisatakse iga lennuvälja kirjeldusele:

- liiklusprognoosi hinnang/kinnitus, võttes arvesse kohalikke teadmisi;
 - lennuradade läbilaskevõime iga lennuraja konfiguratsiooni kohta, praegused ja prognoositud saabumised ja väljumised;
 - kui see on asjakohane, siis öise läbilaskevõime ja öise perioodi kestuse täpsustus;
 - tegevuse tõhustamiseks kavandatud meetmete üksikasjad, nende rakendamise kava ja nende negatiivne/positiivne mõju läbilaskevõimele ja/või tõhususele;
 - kavandatud või teadaolevad erisündmused, sealhulgas kuupäevad/kellaajad ja nende mõju tegevuse tulemuslikkusele;
 - muud läbilaskevõime parandamiseks kavandatud tegurid;
 - võrgustiku haldusametusega kokkulepitud täiendavad meetmed.
-

VI LISA

VÕRGUSTIKU FUNKTSIOONIDEGA SEOTUD ÜLDNÕUDED**1. ORGANISATSIOONILINE STRUKTUUR**

Võrgustiku haldusasutus loob ja juhib oma organisatsiooni sellise struktuuri kohaselt, mis soodustab võrgustiku funktsioonide ohutut täitmist.

Organisatsioonilises struktuuris määratakse kindlaks:

- a) ametisse nimetatud vastutavate isikute volitused, kohustused ja vastutusala, eriti ohutuse, kvaliteedi, turvalisuse ja inimressurssidega seotud ülesannete eest vastutavate juhtivtöötajate puhul;
- b) organisatsiooni eri osade ja protsesside vahelised alluvus- ja aruandlussuhted.

2. OHUTUS

Võrgustiku haldusasutus kehtestab järgmiste põhimõtete kohaselt ohutusjuhtimise süsteemi, mis hõlmab kõiki tema täidetavaid võrgustikufunktsioone. Selle süsteemi raames:

- a) kirjeldatakse organisatsiooni üldseisukohti ja -põhimõtete seoses ohutusega, mis vastavad võimalikult suurel määral asjakohaste sidusrühmade vajadustele (edaspidi „tegevuspõhimõtted”);
- b) kehtestatakse vastavuse kontrollimise funktsioon, mis hõlmab menetlusi selle kontrollimiseks, et kõiki funktsioone täidetakse kooskõlas kohaldatavate nõuete, normide ja protseduuridega. Vastavuse kontrollimine hõlmab süsteemi, mille kaudu vastutavatele juhtivtöötajatele antakse tulemuste kohta tagasisidet, et tagada vajaduse korral parandusmeetmete tõhus ja õigeaegne rakendamine;
- c) tõendatakse juhendite ja kontrollidokumentide abil juhtimissüsteemi toimimist;
- d) määratakse juhtkonna esindajad, kelle ülesanne on kontrollida protseduuride asjakohasust ja piisavust ohutu ja tõhusa operatiivtegevuse tagamiseks;
- e) vaadatakse läbi kehtiv juhtimissüsteem ja võetakse vajaduse korral parandusmeetmeid;
- f) hallatakse kõikide võrgustiku haldusasutusele määratud võrgustiku funktsioonide ohutust. Selleks kehtestab võrgustiku haldusasutus ametlikud kontaktid kõikide asjakohaste sidusrühmadega, et oleks võimalik teha kindlaks tema tegevusega kaasnevad lennundusohutusosalased ohutegurid, neid hinnata ja maandada vajaduse korral nendega seotud riske;
- g) süsteem sisaldab ohutusjuhtimise protseduure juhuks, kui kehtestatakse uusi või muudetakse olemasolevaid funktsionaalseid süsteeme.

3. JULGEOLEK

Võrgustiku haldusasutus kehtestab järgmiste põhimõtete kohaselt julgeoleku juhtimissüsteemi, mis hõlmab kõiki tema täidetavaid võrgustikufunktsioone. Selle süsteemi raames:

- a) tagatakse oma ruumide ja töötajate julgeolek, vältides õigusvastast sekkumist, mis võib mõjutada hallatavate võrgustikufunktsioonide ohutust;
- b) tagatakse saadud, enda loodud või muul viisil kasutatavate operatiivandmete julgeolek, võimaldades andmetele juurdepääsu üksnes selleks volitatud isikutele;
- c) määratakse kindlaks menetlused, mis on seotud julgeolekuriskide hindamise ja maandamisega, julgeoleku jälgimise ja parandamisega ning julgeoleku ümberhindamise ja kogemuste levitamisega;
- d) määratakse kindlaks vahendid, mis on kavandatud julgeolekuga seotud puuduste avastamiseks ja töötajate teavitamiseks asjakohastest julgeolekuhoiatustest;
- e) määratakse kindlaks vahendid julgeolekuga seotud puuduste kõrvaldamiseks ning parandus- ja leevendusmeetmete kindlaksmääramiseks, millega ära hoida puuduste taastekkimine.

4. TEGEVUSJUHENDID

Võrgustiku haldusasutus kehtestab operatiivtöötajatele kasutamiseks ja juhendamiseks oma tegevust käsitlevad tegevusjuhendid ja ajakohastab neid. Ta tagab, et:

- a) tegevusjuhendid sisaldavad juhendeid ja teavet, mis on operatiivtöötajatele vajalikud nende ülesannete täitmiseks;
- b) tegevusjuhendite vajalikud osad on asjaomastele töötajatele kättesaadavad;

- c) operatiivtöotajaid teavitatakse kiiresti kõikidest tegevusjuhendite muudatustest, mida nende ülesannete suhtes kohaldatakse, ning ka muudatuste jõustumise ajast.

5. TÖÖTAJATEGA SEOTUD NÕUDED

Võrgustiku haldusasutus palkab asjakohaste oskustega töötajad, et tagada talle määratud võrgustikufunktsioonide ohutu, tõhus, järjepidev ja jätkusuutlik täitmine. Selleks kehtestab ta töötajate koolitamise põhimõtted.

6. SITUATSIOONIKAVAD

Võrgustiku haldusasutus kehtestab situatsioonikavad kõigi täidetavate võrgustikufunktsioonide kohta niisuguste juhtumite puhuks, mille tulemusel tema tegevus võiks oluliselt halveneda või katkeda.

7. ARUANDEKOHUSTUS

Kooskõlas artikliga 20 esitab võrgustiku haldusasutus oma tegevuse kohta aastaaruande. Kõnealuses aruandeks käsitletakse tema tegevuse tulemusi ning kõiki märkimisväärsed meetmeid ja arengusuundi eelkõige ohutuse valdkonnas.

Aastaaruanne peab sisaldama vähemalt järgmist:

- hinnang hallatavate võrgustikufunktsioonide tulemuslikkusele;
- tulemuslikkuse võrdlemine võrgustiku strateegilises kavas kehtestatud tulemuseesmärkidega, kõrvutades tegelikke tulemusi võrgustiku operatiivkavaga ning kasutades selleks operatiivkavas kehtestatud tulemusnäitajaid;
- selgitus erinevuste kohta võrreldes eesmärkidega ning meetmed võimalike lahknevuste kõrvaldamiseks määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 11 osutatud võrdlusperioodi jooksul;
- tegevuse ja infrastruktuuriga seotud arengusuunad;
- teave kasutajate ja sidusrühmadega ametliku konsulteerimise menetluse kohta;
- teave inimressursside poliitika kohta.

8. TÖÖMEETODID JA TÖÖKORD

Võrgustiku haldusasutus suudab tõendada, et tema töömeetodid ja töökord on kooskõlas liidu õigusaktidega ja eelkõige määrusega (EL) nr 255/2010.

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 678/2011,

14. juuli 2011,

millega asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv)) II lisa ja muudetakse direktiivi IV, IX ja XI lisa

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON

arvu. Seepärast on oluline täpsustada, milliseid sõiduki tehnilisi omadusi tuleb võtta aluseks uue sõidukitüübi kindlaksmääramisel.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv),⁽¹⁾ eriti selle artikli 39 lõikeid 2 ja 3,

ning arvestades järgmist:

- (1) Direktiiviga 2007/46/EÜ kehtestatakse ühtlustatud raamistik, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid kõikidele uutele sõidukitele, süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele. Eelkõige hõlmab see sõidukite spetsiifilisi määratlusi, mis on vajalikud Euroopa tüübikinnitussüsteemi nõuetekohaseks toimimiseks.
- (2) Direktiivi 2007/46/EÜ üks eemärk on laiendada Euroopa sõiduki tüübikinnitussüsteemi kõikidele sõidukite kategooriatele. Direktiivi 2007/46/EÜ II lisa, mis sisaldab asjakohaseid spetsiifilisi määratlusi, tuleb muuta, et võtta arvesse tehnika arengut. Seetõttu on vaja muuta olemasolevaid määratlusi või luua uued määratlused.
- (3) Kogemused on näidanud, et praegused kriteeriumid, mille põhjal määratakse kindlaks, kas uut sõidukimudelit tuleb pidada uut tüüpi sõidukiks, on liiga ebamäärased. Õiguskindluse puudumine võib pidurdada uusi sõidukitüüpe käsitlevates ELi õigusaktides sätestatud uute nõuete rakendamist. Lisaks on kogemused näidanud, et väikeseeriaid käsitlevatest ELi õigusaktidest on võimalik kõrvale hoida, kui jagada sõidukitüüp mitme eri tüübikinnituse alla kuuluvatesse alatüüpidesse. Sellest tulenevalt võib väikeseeriaid käsitleva korra kohaselt Euroopa Liidus kasutusele võetavate uute sõidukite arv ületada lubatud

- (4) Kooskõlas komisjoni teatistes õiguskeskkonna lihtsustamise ja parandamise tegevuskava kohta⁽²⁾ ning halduskoormuse vähendamist Euroopa Liidus käsitleva tegevuskava kohta⁽³⁾ esitatud põhimõtetega, on asjakohane vaadata läbi sõidukitüüpide variantide ja versioonide määramiseks kasutatavad kriteeriumid, et vähendada sõidukitootjate halduskoormust. Lisaks muutuks tüübikinnituse protsess liikmesriikide pädevate asutuste jaoks läbipaistvamaks.

- (5) Võttes arvesse autotööstuse jätkuvat globaliseerumist, on sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi (WP.29) töö üha suurema tähtsusega. Selleks et järgida CARS 21 kõrgetasemelise töörihma soovitusi inkorporeerida Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (ÜRO EMK) eeskirjad ELi õigusesse või isegi asendada ELi direktiivid ja määrused ÜRO EMK eeskirjadega ning inkorporeerida ELi õigusesse ka üldised tehnilised normid, tuleb tagada Euroopa Liidu õigusaktide vastavus ÜRO EMK eeskirjadele.

- (6) Sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi raames toimuva ühtlustamistegevuse puhul on oluline võtta arvesse hiljutist arengut, mida on kirjeldatud resolutsioonis nr R.E. 3 mootorsõidukite ja haagiste klassifitseerimise ja määramise kohta vastavalt ÜRO EMK kokkuleppele, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist (1958. aasta muudetud kokkulepe) ning erietsust S.R. 1, mis käsitleb sõidukite kategooria, massi ja mõõtude ühtset määramist vastavalt ÜRO EMK kokkuleppele, mis käsitleb ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele üldiste tehniliste normide kehtestamist (paralleelne ehk 1998. aasta kokkulepe). Euroopa tüübikinnitussüsteemi nõuetekohase toimimise tagamiseks peab seda arengut raamdirektiivis arvesse võtma. Seetõttu on vaja kehtestada uued kriteeriumid, mille alusel määratakse kindlaks, kas sõidukitüüp kuulub M- või N-kategooriasse.

⁽¹⁾ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

⁽²⁾ KOM(2002) 278 (lõplik).

⁽³⁾ KOM(2007) 23 (lõplik).

- (7) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruse (EÜ) nr 443/2009 (millega kehtestatakse uute sõiduautoode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidheite vähendamist käsitleva ühenduse tehnikliku lähenemisviisi raames) ⁽¹⁾ artiklile 8, peavad liikmesriigid registreerima muu hulgas andmed iga nende territooriumil registreeritud uue sõiduauto tüübi, variandi ja versiooni kohta ning nende süsinikdioksiidi eriheidete kohta. Vaja on täpsustada kriteeriumid, mille alusel tunnistatakse väikesõiduk M_1 või N_1 kategooria sõidukiks. Need kriteeriumid peavad olema objektiivsed ning olema suunisteks nii autotootjatele kui ka tüübikinnitus- ja registreerimisasutustele. Vastavalt määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 13 lõikele 4, tuleb kindlaks teha süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamist võimaldavate uuenduslike tehnoloogiate olemasolu. Selle saavutamiseks peaks tootja andma sõidukile koodi, mille puhul iga tüüp/variant/versioon vastaks ainulaadsele uuenduslike tehnoloogiate kogumile. Uuenduslikke tehnoloogiaid oleks seega võimalik identifitseerida lähtudes tüübi/variandi/versiooni määratlusest. Seetõttu on asjakohane lisada vastav kirje direktiivi 2007/46/EÜ II lisasse.
- (8) Selleks et lihtsustada uute sõidukite registreerimist liikmesriigis peab vastavustunnistusel olema märgitud sõiduki keretüüp; ühtsete koodide kasutamine iga keretüübi puhul peaks registreerimist veelgi lihtsustama. Andmetötluse automatiseerimiseks tuleb koostada keretüüpide asjakohaste koodide loetelu.
- (9) Kuna ebastandardsete veoste transportimiseks projekteeritud haagised ei vasta direktiivi 2007/46/EÜ IV lisa loetletud õigustloovate aktide kõikidele sätetele, mis peavad olema täidetud Euroopa tüübikinnituse saamiseks, tuleks kõnealuste haagiste tehnilisi omadusi arvesse võttes, liigitada need eriotstarbeliste sõidukite kategooriasse. Selleks et teha võimalikuks selliste vedukite tüübikinnituse väljastamine Euroopa tasandil, tuleks kehtestada lihtsustatud eeskirjad. Seega tuleb direktiivi 2007/46/EÜ XI lisale lisada uus liide.
- (10) Selleks et rahuldada nõudlust uute lahenduste järele kaupade veol, töötatakse praegu välja uusi tehnilisi lahendusi. Seega tuleb lisada raamseadusesse uued mõisted, et hiljem oleks võimalik sätestada vajalikud tehnilised eeskirjad direktiivi 2007/46/EÜ IV või XI lisa loetletud asjakohastes õigustloovates aktides. Tähtis on selgitada, et enne tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide muutmist kõnealusel eesmärgil, ei ole võimalik sellistele sõidukitele tüübikinnitust anda.
- (11) Komisjoni 9. märtsi 2010 direktiivi 2010/19/EL (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/226/EMÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ, et neid kohandada tehnika arenguga teatavate mootorsõidukite ja nende haagiste kategooriate porikaitseüsteemide valdkonnas) ⁽²⁾ vastuvõtmisel tekkis viga, sest selle direktiiviga muudeti ka direktiivi 2007/46/EÜ IV ja XI lisa. Need lisad olid eelnevalt asendatud komisjoni 7. oktoobri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1060/2008, millega asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ I, III, IV, VI, VII, XI ja XV lisa, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tunnustamise kohta (raamdirektiiv) ⁽³⁾. Õiguskindluse tagamiseks peavad kõik nende lisade osalised muudatused olema edaspidi kehtestatud määrusega. Kuna komisjoni 14. juuli 2011. aasta otsusega 2011/415/EL, millega parandatakse komisjoni direktiivi 2010/19/EL (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/226/EMÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ, et neid kohandada tehnika arenguga teatavate mootorsõidukite ja nende haagiste kategooriate porikaitseüsteemide valdkonnas) direktiivi 2007/46/EÜ ⁽⁴⁾ lisade muutmise osas) kustutati direktiivi 2010/19/EL artikkel 2, tuleb vea parandamiseks varem selles artiklis sätestatud muudatused kehtestada käesoleva määrusega.
- (12) Tüübikinnitussüsteemi nõuetekohase toimimise seisukohast on asjakohane ajakohastada direktiivi 2007/46/EÜ lisasid, et kohandada neid teaduse ja tehnika arenguga.
- (13) Samuti tuleb ajakohastada direktiivi 2007/46/EÜ lisasid, et sätestada tehnilised nõuded eriotstarbelistele sõidukitele tüübikinnituse andmiseks.
- (14) Kuna kõnealused lisad on piisavalt üksikasjalikud ega vaja liikmesriikide ülevõtmismeetmeid, tuleb direktiivi 2007/46/EÜ artikli 39 lõike 8 kohaselt direktiivi II lisa asendada ning IV, IX ja XI lisa muuta vastavalt käesolevale määrusele.
- (15) Seega tuleb II lisa asendada ning IV, IX ja XI lisa vastavalt muuta.

⁽²⁾ ELT L 72, 20.3.2010, p. 17.

⁽³⁾ ELT L 292, 31.10.2008, lk 1.

⁽⁴⁾ Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 76.

⁽¹⁾ ELT L 140, 5.6.2009, lk 1.

(16) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas mootorsõidukite tehnilise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Direktiivi 2007/46/EÜ muudetakse järgmiselt:

- 1) II lisa asendatakse käesoleva määruse I lisaga;
- 2) IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale;
- 3) IX lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse III lisale;
- 4) XI lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse IV lisale.

Artikkel 2

Käesoleva määrusega ei tunnistata kehtetuks ühtegi enne 29. oktoobrit 2012 välja antud tüübikinnitust ega takistata selliste tüübikinnituste laiendamist.

Artikkel 3

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse uute sõidukitüüpide suhtes, millele antakse tüübikinnitus 29. oktoobril 2012 või hiljem.

II lisas ning IV lisa punktides 1 ja 2 sätestatud nõudeid kohaldatakse alates 9. aprillist 2011.

2. Erandina lõike 1 teisest taandest võivad tootjad kohaldada käesoleva määruse kõiki sätteid alates 4. augustist 2011.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. juuli 2011

Komisjoni nimel
president
José Manuel BARROSO

I LISA

„II LISA

ÜLDMÕISTED, SÕIDUKITE KLASSIFITSEERIMISE KRITERIUMID, SÕIDUKI- JA KERETÜÜBID

SISSEJUHATAV OSA

Üldmõisted ja üldsätted

1. Mõisted

- 1.1. „Istekoht” – koht, kuhu mahub istuma üks isik, kelle laius on vähemalt sama,
 - a) kui mannekeenil, mis vastab 50. protsentiilile meestest (juhi puhul);
 - b) kui mannekeenil, mis vastab 5. protsentiilile täiskasvanud naistest (kõikidel muudel juhtudel).
- 1.2. „Iste” – ühele isikule ette nähtud tervikkonstruksioon koos istmekattega, mis võib, aga ei tarvitse olla sõiduki kerega lahutamatult ühendatud.
 - 1.2.1. Iste mõiste hõlmab nii üksikist kui ka pinkist.
 - 1.2.2. Mõiste hõlmab ka klappist ja eemaldatavat istet.
- 1.3. „Kaubaad” – kõik esemed, mida võib paigutada ühest kohast teise.

Kauba mõiste hõlmab pakendamata tooteid, tööstuskaupu, vedelikke, elusloomi, põllukultuure ja jagamatut lasti.
- 1.4. „Täismass” – suurim tehniliselt lubatud täismass vastavalt I lisa punktile 2.8.

2. Üldsätted

- 2.1. Istekohtade arv
 - 2.1.1. Istekohtade arvu käsitlevaid nõudeid kohaldatakse ainult istmete suhtes, mis on ettenähtud kasutamiseks tänavasõidul.
 - 2.1.2. Nõudeid ei kohaldata istmete suhtes, mis on ettenähtud kasutamiseks paigalseisvas sõidukis, ning mis on kasutajatele selgelt tähistatud kas piktogrammi või asjakohase tekstiga sildiga.
 - 2.1.3. Istekohtade arvu kindlaksmääramisel lähtutakse järgmistest nõuetest:
 - a) iga üksikiste on üks istekoht;
 - b) pinkistme puhul on istmepolstri tasandil iga vähemalt 400 mm laiune pind üks istekoht.

Käesolevad tingimused ei piira tootja õigust lähtuda punktis 1.1 osutatud üldsätetest.
 - c) punktis b osutatud pinda ei arvestata ühe istekohana, kui
 - i) pinkiste sisaldab osi, mis ei võimalda paigutada mannekeeni istuma tavapärasesse asendisse (fikseeritud konsool, polsterdamata ala või istumispinda katkestav siseliist);
 - ii) vahetult eeldatava istekoha ees asuva põhjapaneeli kuju (näiteks tunnel) ei võimalda paigutada mannekeeni istuma tavapärasesse asendisse.
 - 2.1.4. Sõidukite puhul, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2001. aasta direktiivi 2001/85/EÜ (mis käsitleb reisijateveoks mõeldud sõidukite, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta, erieeskirju ning direktiivide 70/156/EMÜ ja 97/27/EÜ muutmist) ⁽¹⁾ kohaldamisalasse, lähtutakse punkti 2.1.3 alapunktis b osutatud mõõtude puhul eri klassidesse kuuluvates sõidukites ühe isiku jaoks ettenähtud minimaalset pinnast.

(1) EÜT L 42, 13.2.2002, lk 1.

- 2.1.5. Kui sõidukis on eemaldatavate istmete istmekinnitused, võetakse eemaldatavaid istmeid arvesse istekohtade arvu kindlaksmääramisel.
- 2.1.6. Kasutajaga ratastoolile ettenähtud ala on üks istekoht.
- 2.1.6.1. Käesolev säte ei piira direktiivi 2001/85/EÜ VII lisa punktides 3.6.1 ja 3.7 sätestatud nõuete kohaldamist.
- 2.2. Täismass
- 2.2.1. Poolhaagise veoks ettenähtud veduki kategooria kindlaksmääramisel võetakse arvesse täismassi, mis hõlmab ka poolhaagiselt sadulhaakeseadisele ülekantavat maksimaalset tugikoormust.
- 2.2.2. Kesktelgahaagise või jäiga haakeseadmega haagise vedamiseks ettenähtud mootorsõiduki kategooria kindlaksmääramisel võetakse arvesse täismassi, mis hõlmab ka ühendamisel vedukile ülekantavat maksimaalset tugikoormust.
- 2.2.3. Poolhaagise, kesktelgahaagise või jäiga haakeseadmega haagise korral võetakse kategooria kindlaksmääramisel arvesse täismassi, mis vastab telje või teljerühma kaudu maapinnale ülekantavale maksimaalsele tugikoormusele, kui haagis on ühendatud vedukiga.
- 2.2.4. Eeliku kategooria kindlaksmääramisel võetakse arvesse täismassi, mis hõlmab ka poolhaagiselt sadulhaakeseadisele ülekantavat maksimaalset tugikoormust.
- 2.3. Erivarustus
- 2.3.1. Püsivalt paigaldatud seadmete ja aparatuuriga sõidukid kuuluvad N või O kategooriasse.
- 2.4. Ühik
- 2.4.1. Kui ei ole sätestatud teisiti, vastavad kõik mõõtühikud ja nende sümboolid nõukogu direktiivile 80/181/EMÜ (!).
3. **Sõiduki kategooria kindlaksmääramine**
- 3.1. Sõidukitüübi liigitamise eest eriotstarbeliste sõidukite kategooriasse vastutab tootja.
- Selleks peab sõiduk vastama kõikidele käesolevas lisas kirjeldatud asjakohastele kriteeriumidele.
- 3.2. Tüübikinnitusasutus võib nõuda tootjalt asjakohast lisateavet, mis kinnitaks, et sõidukitüüp tuleb liigitada eriotstarbeliste sõidukite kategooriasse (kood SG).

A OSA

Sõidukikategooria kindlaksmääramise kriteeriumid

1. **Sõidukikategooriad**
- Euroopa või riikliku tüübikinnituse andmisel ning üksiksõiduki kinnituse andmisel määratakse kindlaks sõidukikategooria järgmise liigituse kohaselt:
- (Kinnitus antakse ainult punktides 1.1.1–1.1.3, 1.2.1–1.2.3 ja 1.3.1–1.3.4. osutatud kategooriatesse kuuluvatele sõidukitele.)
- 1.1. M-kategooria: peamiselt reisijate ja nende pagasi veoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid.
- 1.1.1. M₁-kategooria: M-kategooria sõidukid, millel on lisaks juhiistmele kuni kaheksa istekohta.
- M₁-kategooriasse kuuluvates sõidukites ei ole ruumi seisukohtade jaoks.
- Istekohtade arv võib piirduda ühe istekohaga (juhiiste).

(!) EÜT L 39, 15.2.1980, lk 40.

- 1.1.2. M₂-kategooria: M-kategooria sõidukid, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta ning mille täismass on kuni 5 tonni.
- M₂-kategooriasse kuuluvates sõidukites võib lisaks istekohtadele olla ruumi ka seisukohtade jaoks.
- 1.1.3. M₃-kategooria: M-kategooria sõidukid, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta ning mille täismass on üle 5 tonni.
- M₃-kategooriasse kuuluvates sõidukites võib olla ruumi seisukohtade jaoks.
- 1.2. N-kategooria: peamiselt kaubaveoks projekteeritud ja valmistatud mootorsõidukid.
- 1.2.1. N₁-kategooria: N-kategooria sõidukid, mille täismass on kuni 3,5 tonni.
- 1.2.2. N₂-kategooria: N-kategooria sõidukid, mille täismass on üle 3,5 tonni, kuid alla 12 tonni.
- 1.2.3. N₃-kategooria: N-kategooria sõidukid, mille täismass on üle 12 tonni.
- 1.3. O-kategooria: Kaupade või reisijate veoks (sh reisijate majutamiseks) projekteeritud ja valmistatud haagised.
- 1.3.1. O₁-kategooria: O-kategooria sõidukid, mille täismass on kuni 0,75 tonni.
- 1.3.2. O₂-kategooria: O-kategooria sõidukid, mille täismass on üle 0,75 tonni, kuid alla 3,5 tonni.
- 1.3.3. O₃-kategooria: O-kategooria sõidukid, mille täismass on üle 3,5 tonni, kuid alla 10 tonni.
- 1.3.4. O₄-kategooria: O-kategooria sõidukid, mille täismass on üle 10 tonni.

2. Sõidukite alamkategooriad

2.1. Maastikusõidukid

„Maastikusõiduk” – M- või N-kategooriasse kuuluv sõiduk, millel on tehnilised eriomadused, mis võimaldavad selle kasutamist väljaspool tavapärasest teedevõrku.

Selliste sõidukite puhul lisatakse kategooriat tähistavale tähele ja numbrile täht „G”.

Kriteeriumid sõidukite liigitamiseks maastikusõidukite alamkategooriasse on sätestatud käesoleva lisa A osa punktis 4.

2.2. Eriotstarbelised sõidukid

2.2.1. „Eriotstarbeline sõiduk” – M-, N- või O-kategooriasse kuuluv sõiduk, millel on tehnilised eriomadused funktsiooni täitmiseks, milleks on vaja spetsiaalseid kohandusi ja/või seadmeid.

Mittekomplektsete sõidukite (mille puhul nähakse ette nende kuulumine eriotstarbeliste sõidukite alamkategooriasse) kategooriat tähistavale tähele ja numbrile lisatakse täht „S”.

Eri tüüpi eriotstarbelised sõidukid on määratletud ja loetletud punktis 5.

2.3. Eriotstarbelised maastikusõidukid

2.3.1. „Eriotstarbeline sõiduk” – M- või N-kategooriasse kuuluv sõiduk, millel on punktides 2.1 ja 2.2 osutatud tehnilised eriomadused.

Selliste sõidukite puhul lisatakse kategooriat tähistavale tähele ja numbrile täht „G”.

Mittekomplektsete sõidukite (mille puhul nähakse ette nende kuulumine eriotstarbeliste sõidukite alamkategooriasse) kategooriatähistamisele lisatakse veel ka täht „S”.

3. Sõidukite N-kategooriasse liigitamise kriteeriumid

- 3.1. Sõidukitüübi N-kategooriasse liigitamise aluseks on sõiduki tehnilised omadused, millele on osutatud punktides 3.2–3.6.
- 3.2. Põhimõtteliselt peavad kõik istekohad olema lastiruumist täielikult eraldatud.
- 3.3. Erandina punkti 3.2 nõuetest võib reisijaid ja kaupu vedada samas ruumis tingimusel, et lastiruum on varustatud kinnitussüsteemidega, mis on ette nähtud reisijate kaitsmiseks veose liikumise eest transportimise ajal, sh äkkpidurdusel ja järskudes kurvides.
- 3.4. Kinnitussüsteemid (kinnitussüsteemid) veose kinnitamiseks vastavalt punkti 3.3 nõuetele ning eraldussüsteemid sõidukitele, mille täismass on üle 7,5 tonni, peavad olema projekteeritud vastavalt standardi ISO 27956: 2009 „Maantesõidukid – Veoste kinnitamine kaubikutes – Nõuded ja katsemeetodid“ punktidele 3 ja 4.
- 3.4.1. Punktis 3.4 osutatud nõuete täitmist saab kontrollida tootja esitatud vastavustõendi alusel.
- 3.4.2. Alternatiivina punktis 3.4 osutatud nõuetele, võib tootja tüübikinnitusasutusele rahuldaval viisil tõestada, et paigaldatud kinnitussüsteemid tagavad samasuguse kaitse taseme, kui osutatud standardite kohaldamisel.
- 3.5. Lisaks juhiistmele ei tohi istekohti olla rohkem kui
- a) 6 (N₁-kategooria sõidukite puhul);
- b) 8 (N₂- või N₃-kategooria sõidukite puhul).
- 3.6. Sõidukite kaubaveovõimsus väljendatuna kilogrammides peab olema võrdne reisijateveo võimsusega või sellest suurem.
- 3.6.1. Seepärast peavad järgmised võrratused olema rahuldatud kõikidel juhtudel ning eriti juhul, kui kõik istekohad on hõivatud:
- a) kui $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) kui $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) kui $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68.$$
- Võrratustes on tähtedel järgmine tähendus:
- „P” – suurim tehniliselt lubatud täismass;
- „M” – sõidukorras sõiduki mass;
- „N” – istekohtade arv lisaks juhiistmele.
- 3.6.2. M hõlmab selliste seadmete massi, mis on sõidukile paigaldatud nii kaupade veoks (nt tsistern, kerekonstruktsioon jne), käsitlemiseks (nt kraana, luuktõstuk jne) kui ka kinnitamiseks (nt veose kinnitussüsteemid).
- Võrratustes ei hõlma M nende seadmete massi, mida ei kasutata eespool nimetatud eesmärkidel (nt kompressor, vints, elektrigeneraator, ringhäälinguseadmed jne).
- 3.7. Punktides 3.2–3.6 osutatud nõuded peavad olema täidetud sõidukitüübi kõikide variantide ja versioonide puhul.
- 3.8. Sõidukite N₁-kategooriasse liigitamise kriteeriumid.

3.8.1. Sõiduk liigitatakse N₁-kategooria sõidukiks, kui kõik kohaldatavad kriteeriumid on täidetud.

Kui üks või rohkem kriteeriume on täitmata, liigitatakse sõiduk M₁-kategooria sõidukiks.

3.8.2. Selliste sõidukite liigitamisel, kus juht ja veos asuvad samas veoruumis (nt keretüüp BB), peavad lisaks punktides 3.2–3.6 osutatud üldistele kriteeriumidele olema täidetud ka punktides 3.8.2.1–3.8.2.3.5 loetletud kriteeriumid.

3.8.2.1. Asjaolu, et istmerea ja lastiruumi vahele on paigaldatud täielik või osaline barjäär või vahesein, ei vabasta nõutud kriteeriumide täitmise kohustusest.

3.8.2.2. Kriteeriumid on järgmised:

a) kaupade laadimine toimub selleks ettenähtud tagaukse, tagaluugi või külgukse kaudu;

b) tagaukse või tagaluugi puhul peab laadimisava vastama järgmistele kriteeriumidele:

i) kui sõidukisse on paigaldatud vaid üks rida istmeid või ainult juhiiste, on laadimisava kõrgus vähemalt 600 mm;

ii) kui sõidukisse on paigaldatud kaks rida istmeid või rohkem, on laadimisava kõrgus vähemalt 800 mm ja pindala vähemalt 12 800 cm²;

c) lastiruum peab vastama järgmistele nõuetele:

„lastiruum” – sõiduki osa, mis asub istmerea/istmeridade taga või juhiistme taga, kui sõidukisse on paigaldatud vaid juhiiste;

i) lastiruumi laadimispind on üldjuhul ühetasane;

ii) kui sõidukisse on paigaldatud vaid üks rida istmeid või ainult juhiiste, on lastiruumi pikkus vähemalt 40 % teljevahest;

iii) kui sõidukisse on paigaldatud kaks rida istmeid või rohkem, on lastiruumi pikkus vähemalt 30 % teljevahest.

Kui viimase istmerea istmeid on lihtne sõidukist eemaldada eritööriistu kasutamata, peab lastiruumi pikkus vastama nõuetele, kui sõidukisse on paigaldatud kõik istmed;

iv) lastiruumi pikkus peab vastama nõuetele kui esimese või olemasolu korral viimase rea istmed on sõitjatele kasutamiseks tavapärases püstiasendis.

3.8.2.3. Mõõtmise eritingimused

3.8.2.3.1. Mõisted

a) „Laadimisava kõrgus” – vertikaalne vahekaugus kahe horisontaaltasapinna vahel, mis puutuvad vastavalt ukseava alumise osa kõrgeimat punkti ja ukseava ülaosa madalaimat punkti;

b) „laadimisava pindala” – suurima võimaliku ava suurim pinna ortogonaalprojektsioon sõiduki keskjoonega risti asuval vertikaaltasapinnal, kui tagauks/tagauksed või tagaluuk on maksimaalselt avatud;

c) „teljevahe” – punktides 3.8.2.2 ja 3.8.3.1 esitatud mõistete rakendamiseks, vahekaugus:

i) esi- ja tagatelje keskjoone vahel (kaheteljeline sõiduk) või

ii) esitelje keskjoone ning teisest ja kolmandast teljest võrdsel kaugusel asuva kujuteldava telje keskjoone vahel (kolmeteljeline sõiduk).

3.8.2.3.2. Istme reguleerimine

- a) Istmed seatakse kõige kaugemasse tagumisse asendisse;
- b) kui istme seljatugi on reguleeritav, seatakse see kolmemõõtmelise H-punkti seadme abil selliselt, et kere kaldenurk oleks 25 kraadi;
- c) kui istme seljatugi ei ole reguleeritav, on see sõiduki tootja poolt ettenähtud asendis;
- d) kui istme kõrgus on reguleeritav, seatakse iste kõige madalamasse asendisse.

3.8.2.3.3. Sõidukiga seotud tingimused

- a) Koormatud sõiduki mass vastab sõiduki täismassile;
- b) sõiduki rattad on otsesõidusuunas.

3.8.2.3.4. Punkti 3.8.2.3.2 nõudeid ei kohaldata, kui sõidukisse on paigaldatud barjäär või vahesein.

3.8.2.3.5. Lastiruumi pikkuse mõõtmine

- a) Kui sõidukisse ei ole paigaldatud barjääri või vaheseina, mõõdetakse pikkust vertikaalpinnast, mis puutub istme seljatoe ülaosa kõige kaugemale ulatuvat punkti, kuni tagumise sisepaneelini või suletud tagaukse või -luugini;
- b) kui sõidukisse on paigaldatud barjäär või vahesein, mõõdetakse pikkust vertikaalpinnast, mis puutub barjääri või vaheseina kõige kaugemale ulatuvat punkti, kuni tagumise sisepaneelini või suletud tagaukse või -luugini;
- c) pikkust käsitlevad nõuded peavad olema täidetud vähemalt horisontaaljoonel, mis moodustub sõiduki keskjoonel asuva vertikaalse pikitasandi ja lastiruumi põrandatasandi ristumisel.

3.8.3. Selliste sõidukite liigitamisel, kus juht ja veos ei asu samas sektsioonis (nt keretüüp BE), peavad lisaks punktides 3.2–3.6 osutatud üldistele kriteeriumidele olema täidetud ka punktides 3.8.3.1–3.8.3.4 loetletud kriteeriumid.

3.8.3.1. Kui sõidukil on kinnine lastiruum kohaldatakse järgmisi nõudeid:

- a) kaupu peab saama laadida tagaukse, -luugi või -paneeli kaudu või muul viisi;
- b) laadimisava kõrgus on vähemalt 800 mm ja pindala vähemalt 12 800 cm²;
- c) lastiruumi pikkus on vähemalt 40 % teljevahest.

3.8.3.2. Kui sõidukil on avatud lastiruum, kohaldatakse ainult punkti 3.8.3.1 alapunktide a ja c nõudeid.

3.8.3.3. Punkti 3.8.3 kohaldamisel kohaldatakse punkti 3.8.2 nõudeid *mutatis mutandis*.

3.8.3.4. Lastiruumi pikkust käsitlevad nõuded peavad olema täidetud vähemalt horisontaaljoonel, mis moodustub sõiduki keskjoonel asuva vertikaalse pikitasandi ja lastiruumi põrandatasandi ristumisel.

4. **Sõidukite maastikusõidukite alamkategoriasse liigitamise kriteeriumid**4.1. M₁- või N₁-kategorias sõidukid liigitatakse maastikusõidukite alamkategoriasse, kui nad vastavad kõikidele järgmistele tingimustele:

- a) vähemalt üks esitelg ja vähemalt üks tagatelg on projekteeritud nii, et neid saab üheaegselt vedama panna, sõltumata sellest, kas ühe veotelje saab mootorist lahutada;
- b) sõidukile on paigaldatud vähemalt üks diferentsiaalilukustuse või samasuguse toimega mehhanism;
- c) ilma haagiseta sõiduk on võimeline ületama vähemalt 25 % tõuse;
- d) järgmisest kuuest nõudest on täidetud vähemalt viis:
 - i) esiülendinurk on vähemalt 25°;
 - ii) tagaülendinurk on vähemalt 20°;

- iii) nõlvnurk on vähemalt 20°;
 - iv) esitelje kliirens on vähemalt 180 mm;
 - v) tagatelje kliirens on vähemalt 180 mm;
 - vi) kliirens telgede vahel on vähemalt 200 mm.
- 4.2. M_2 -, N_2 - või M_3 -kategooria sõidukid, mille täismass ei ületa 12 tonni, liigitatakse maastikusõidukite alamkategoriasse, kui nad vastavad kas punktis a sätestatud tingimustele või nii punktis b kui ka punktis c sätestatud tingimustele:
- a) kõiki telgi saab üheaegselt vedama panna, sõltumata sellest, kas ühe või mitu veotelge saab mootorist lahutada;
 - b) i) vähemalt üks esitelg ja vähemalt üks tagatelg on projekteeritud nii, et neid saab üheaegselt vedama panna, sõltumata sellest, kas ühe veotelgedest saab mootorist lahutada;
 - ii) sõidukile on paigaldatud vähemalt üks diferentsiaalilukustuse või samasuguse toimega mehhanism;
 - iii) ilma haagiseta sõiduk on võimeline ületama 25 % tõuse;
 - c) järgmisest kuuest nõudest on täidetud vähemalt viis, kui sõiduki täismass ei ületa 7,5 tonni, ning kuuest nõudest on täidetud vähemalt neli, kui sõiduki täismass on üle 7,5 tonni:
 - i) esiülendinurk on vähemalt 25°;
 - ii) tagaülendinurk on vähemalt 25°;
 - iii) nõlvnurk on vähemalt 25°;
 - iv) esitelje kliirens on vähemalt 250 mm;
 - v) kliirens telgede vahel on vähemalt 300 mm;
 - vi) tagatelje kliirens on vähemalt 250 mm.
- 4.3. M_3 - või N_3 -kategooria sõidukid, mille täismass on üle 12 tonni, liigitatakse maastikusõidukite alamkategoriasse, kui nad vastavad kas punktis a sätestatud tingimustele või nii punktis b kui ka punktis c sätestatud tingimustele:
- a) kõiki telgi saab üheaegselt vedama panna, sõltumata sellest, kas ühe või mitu veotelge saab mootorist lahutada;
 - b) i) vähemalt pooled telgedest (kolmeteljelise sõiduki puhul kaks telge kolmest, viieteljelise sõiduki puhul *mutatis mutandis*) on projekteeritud nii, et neid saab üheaegselt vedama panna, sõltumata sellest, kas ühe või mitu veotelge saab mootorist lahutada;
 - ii) sõidukile on paigaldatud vähemalt üks diferentsiaalilukustuse või samasuguse toimega mehhanism;
 - iii) ilma haagiseta sõiduk on võimeline ületama 25 % tõuse;
 - c) järgmisest kuuest nõudest on täidetud vähemalt neli:
 - i) esiülendinurk on vähemalt 25°;
 - ii) tagaülendinurk on vähemalt 25°;
 - iii) nõlvnurk on vähemalt 25°;
 - iv) esitelje kliirens on vähemalt 250 mm;
 - v) kliirens telgede vahel on vähemalt 300 mm;
 - vi) tagatelje kliirens on vähemalt 250 mm.
- 4.4. Käesolevas jaos nimetatud geomeetriliste parameetrite vastavuse kontrollimise kord sätestatakse 1. liites.

5. Eriotstarbelised sõidukid

	Nimetus	Kood	Määratlus
5.1.	Autoelamu	SA	majutusvõimalusega M-kategooria sõiduk, mille varustusse kuuluvad vähemalt: a) istmed ja laud; b) magamisasemed, mis võivad olla ka istmest magamisasemeks muudetavad; c) toiduvalmistamise seadmed; d) panipaigad. Nimetatud varustus peab olema eluruumis kindlalt kinnitatud, välja arvatud laud, mis võib olla lihtsasti eemaldatav.
5.2.	Soomussõiduk	SB	veetavate reisijate või kauba kaitseks ettenähtud kuulikindla soomusega sõidukid.
5.3.	Kiirabiauto	SC	M-kategooria sõiduk, mis on ettenähtud haigete või vigastatud inimeste veoks ja millel on selleks vajalik erivarustus. Haigete transportimiseks ettenähtud ala peab vastama standardi EN 1789: 2007 („Meditšiini kasutatavad liiklusvahendid ja nende varustus — Kiirabiautod”) tehnilistele nõuetele, välja arvatud punktile 6.5 „Varustuse loetelu”.
5.4.	Matuseauto	SD	M-kategooria sõiduk, mis on ettenähtud surnute transportimiseks ja millel on vastav erivarustus.
5.5.	Ratastooliga juurdepääsetav sõiduk	SH	M ₁ -kategooria sõiduk, mis on konstrueeritud või ümberehitatud nii, et seda saab tänavasõidul kasutada üks või mitu ratastoolis istuvat isikut.
5.6.	Haagissuvila	SE	O-kategooria sõiduk nagu on määratletud standardi ISO 3833: 1977 punktis 3.2.1.3.
5.7.	Liikurkraana	SF	N ₃ -kategooria sõiduk, mis ei ole kohandatud kaubaveoks, vaid on varustatud kraanaga, mille tõstemoment on vähemalt 400 kNm.
5.8.	Eriotstarbeline sõiduk	SG	Eriotstarbeline sõiduk, mis ei sobi käesoleva osa ühegi muu määratluse alla.
5.9.	Eelik	SJ	O-kategooria sõiduk, mis on varustatud sadulhaakeseadega poolhaagise haakimiseks, mis võimaldab muuta selle haagiseks.
5.10.	Erakorraliste raskevedude haagised	SK	Jagamatu lasti veoks ettenähtud O ₄ -kategooria sõiduk, millele on tema mõõtude tõttu kehtestatud kiirus- ja liikluspiirangud. Siia kuuluvad ka hüdraulised moodulhaagised olenemata moodulite arvust.

6. Märkused

6.1. Tüübikinnitust ei anta:

- a) käesoleva lisa A osa punktis 5 määratletud eelikule;
- b) käesoleva lisa A osa punktis 4 määratletud jäiga haakeseadmega täishaagisele;
- c) tänavasõidul inimeste veoks kasutatavatele haagistele.

6.2. Punkt 6.1 ei piirata riiklike väikeseriite tüübikinnitust käsitleva artikli 23 kohaldamist.

B OSA

Sõidukitüübi, -variandi ja -versiooni kindlasmääramise kriteeriumid

1. M₁-kategooria:

1.1. Sõidukitüüp

1.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised omadused:

- a) valmistaja äriühingu nimi.
- Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;
- b) kerekonstruktsiooni oluliste osade projekteerimine ja montaaž (kandekere puhul);
- Kehtib *mutatis mutandis* ka sõidukite puhul, mille kerekonstruktsioon on kinnitatud poltidega või keevitatud eraldi raamile;
- c) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).
- 1.1.2. Erandina punkti 1.1.1 alapunkti b, kui tootja kasutab kerekonstruktsiooni alusraami ja otse tuuleklaasi ees asuva esikonstruktsiooni olulisi koostisosi eri keretüübiga (nt sedaan ja kupee) sõidukite valmistamiseks, võib need sõidukid liigitada samasse tüüpi. Tootja esitab selle kohta tõendid.
- 1.1.3. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.
- 1.2. Variant
- 1.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised konstruktsioonilised omadused:
- a) külgeste arv või keretüüp nagu on määratletud C osa punktis 1, kui tootja lähtub punktis 1.1.2 osutatud kriteeriumidest;
- b) jõuseadme järgmised konstruktsioonilised omadused:
- i) energiavarustuse tüüp (sisepõlemismootor, elektrimootor või muu);
- ii) tööpõhimõte (ottomootor, survesüütemootor või muu);
- iii) silindrite arv ja paigutus (sisepõlemismootori puhul) (L4, V6 või muu);
- c) telgede arv;
- d) veotelgede arv ja ühendusviis;
- e) juhttelgede arv;
- f) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne).
- 1.3. Versioon
- 1.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:
- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) mootori töömaht (sisepõlemismootor);
- c) mootori maksimaalne võimsus või maksimaalne püsinimivõimsus (elektromootor);
- d) kütuse liik (bensiin, diisel, vedelgaas, kahe-kütuse-käitus või muu);
- e) maksimaalne istekohtade arv;
- f) mootori müratase;
- g) heitgaasi väljalaske tase (nt Euro 5, Euro 6 või muu);
- h) süsinikdioksiidi kombineeritud heitkogus (kaalutud, kombineeritud);
- i) elektrienergia kulu (kaalutud, kombineeritud);
- j) kombineeritud kütusekulu (kaalutud, kombineeritud);
- k) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 kohane uuenduslike tehnoloogiate kogum⁽¹⁾.

(1) ELT L 140, 5.6.2009, lk 1.

2. **M₂- ja M₃-kategooria**

2.1. Sõidukitüüp

2.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised omadused:

- a) valmistaja äriühingu nimi.
Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;
- b) kategooria;
- c) järgmised projekteerimise ja valmistamisega seotud aspektid:
 - i) šassi oluliste koostisosade konstruktsioon ja valmistamine;
 - ii) kerekonstruktsiooni oluliste osade projekteerimine ja valmistamine (kandekere puhul);
- d) korruste arv (ühe- või kahekorruseline);
- e) seksioonide arv (jäik/liigendraamiga);
- f) telgede arv;
- g) energiarustuse viis (sõidukisisene või sõidukiväline);
- h) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).

2.1.2. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.

2.2. Variant

2.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised konstruktsioonilised omadused:

- a) keretüüp nagu on määratletud C osa punktis 2;
- b) sõiduki klass või klasside kombinatsioon nagu on määratletud direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.1 (ainult komplektsete ja komplekteeritud sõidukite puhul);
- c) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne/komplekteeritud).
- d) jõuseadme järgmised konstruktsioonilised omadused:
 - i) energiarustuse tüüp (sisepõlemismootor, elektrimootor või muu);
 - ii) tööpõhimõte (ottomootor, survesüütemootor või muu);
 - iii) silindrite arv ja paigutus (sisepõlemismootori puhul) (L6, V8 või muu);

2.3. Versioon

2.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:

- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) sõiduki varustatus haagise veoks või mitte;
- c) mootori töömaht (sisepõlemismootor);
- d) mootori maksimaalne võimsus või maksimaalne püsivõimsus (elektrimootor);
- e) kütuse liik (bensiin, diisel, vedelgaas, kahe-kütuse-käitus või muu);
- f) mootori müratase;
- g) heitgaasi väljalaske tase (nt Euro IV, Euro V või muu);

3. **N₁-kategooria**

3.1. Sõidukitüüp

3.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised omadused:

- a) valmistaja äriühingu nimi.
Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;

- b) kerekonstruksiooni oluliste osade projekteerimine ja montaaž (kandekere puhul);
 - c) šassii oluliste osade konstruksioon ja valmistamine (muu kui kandekere puhul);
 - d) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).
- 3.1.2. Erandina punkti 3.1.1 alapunktist b, kui tootja kasutab kerekonstruksiooni alusraami ja otse tuuleklaasi ees asuva esikonstruksiooni olulisi koostisosi eri keretüübiga (nt erineva teljevahe ja katuse kõrgusega kaubikud ja raamautod) sõidukite valmistamiseks, võib need sõidukid liigitada samasse tüüpi. Tootja esitab selle kohta tõendid.
- 3.1.3. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.
- 3.2. Variant
- 3.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised konstruksioonilised omadused:
- a) külguste arv või keretüüp nagu on määratletud C osa punktis 3 (komplektsete ja komplekteeritud sõidukite puhul), kui tootja lähtub punktis 3.1.2 osutatud kriteeriumidest;
 - b) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne/komplekteeritud);
 - c) jõuseadme järgmised konstruksioonilised omadused:
 - i) energiavarustuse tüüp (sisepõlemismootor, elektrimootor või muu);
 - ii) tööpõhimõte (ottomootor, survesüütemootor või muu);
 - iii) silindrite arv ja paigutus (sisepõlemismootori puhul) (L6, V8 või muu);
 - d) telgede arv;
 - e) veotelgede arv ja ühendusviis;
 - f) juhttelgede arv.
- 3.3. Versioon
- 3.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:
- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
 - b) mootori töömaht (sisepõlemismootor);
 - c) mootori maksimaalne võimsus või maksimaalne püsivõimsus (elektrimootor);
 - d) kütuse liik (bensiin, diiseli, vedelgaas, kahe-kütuse-käitus või muu);
 - e) maksimaalne istekohtade arv;
 - f) mootori müratase;
 - g) heitgaasi väljalaske tase (nt Euro 5, Euro 6 või muu);
 - h) süsinikdioksiidi kombineeritud heitkogus (kaalutud, kombineeritud);
 - i) elektrienergia kulu (kaalutud, kombineeritud);
 - j) kombineeritud kütusekulu (kaalutud, kombineeritud).
4. **N₂- ja N₃-kategooria**
- 4.1. Sõidukitüüp
- 4.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised olulised omadused:
- a) valmistaja äriühingu nimi.
Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;
 - b) kategooria;
 - c) šassii konstruksioon ja valmistamisprotsess on kogu tooteseeria jaoks sama;
 - d) telgede arv;
 - e) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).
- 4.1.2. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.

4.2. Variant

4.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised konstruktsioonilised omadused:

- a) kere kontseptsioon või keretüüp vastavalt 2. liite C osa punktile 3 (ainult komplektsete sõidukite korral);
- b) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne/komplekteeritud);
- c) jõuseadme järgmised konstruktsioonilised omadused:
 - i) energiavarustuse tüüp (sisepõlemismootor, elektrimootor või muu);
 - ii) tööpõhimõte (ottomootor, survesüütemootor või muu);
 - iii) silindrite arv ja paigutus (sisepõlemismootori puhul) (L6, V8 või muu);
- d) veotelgede arv ja ühendusviis;
- e) juhttelgede arv.

4.3. Versioon

4.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:

- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) Varustatus järgmiste haagise veoks või mitte:
 - i) piduriteta haagis;
 - ii) pealejooksupiduriga haagis nagu on määratletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja 13 punktis 2.12;
 - iii) ahelapidurdus- või osapidurdussüsteemiga haagis nagu on määratletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja 13 punktides 2.9 ja 2.10;
 - iv) O₄-kategooria haagis, mille puhul autorongi täismass ei ületa 44 tonni;
 - v) O₄-kategooria haagis, mille puhul autorongi täismass on üle 44 tonni;
- c) mootori töömaht;
- d) mootori maksimaalne võimsus;
- e) kütuse liik (bensiin, diiseli, vedelgaas, kahe-kütuse-käitus või muu);
- f) mootori müratase;
- g) heitgaasi väljalaske tase (nt Euro IV, Euro V või muu).

5. O₁- ja O₂-kategooria

5.1. Sõidukitüüp

5.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised omadused:

- a) valmistaja äriühingu nimi.

Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;
- b) kategooria;
- c) kontseptsioon nagu on määratletud C osa punktis 4;

- d) järgmised projekteerimise ja valmistamisega seotud aspektid:
 - i) šassii oluliste koostisosade konstruktsioon ja valmistamine;
 - ii) kerekonstruktsiooni oluliste osade konstruktsioon ja valmistamine (kandekere puhul);
- e) telgede arv;
- f) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).

5.1.2. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.

5.2. Variant

5.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised konstruktsioonilised omadused:

- a) keretüüp nagu on määratletud 2. liites (komplektsete ja komplekteeritud sõidukite puhul);
- b) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne/komplekteeritud);
- c) pidurdussüsteemi tüüp (nt pidurita/pealejooksupiduriga/pidurivõimendiga).

5.3. Versioon

5.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:

- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) vedrustuse tüüp (õhk-, teras- või kummivedrustus, torsioonvedrustus või muu)
- c) haakekonksu tüüp (kolmnurkne, torujas või muu).

6. O₃- ja O₄-kategooria

6.1. Sõidukitüüp

6.1.1. „Sõidukitüüp” – hõlmab sõidukeid, millel on kõik järgmised ühised omadused:

- a) valmistaja äriühingu nimi;
Äriühingu õigusliku omandivormi muutmisel ei ole vaja taotleda uut tüübikinnitust;
- b) kategooria;
- c) haagise tüüp vastavalt C osa 4 punktis esitatud määratlustele;
- d) järgmised projekteerimise ja valmistamisega seotud aspektid:
 - i) šassii oluliste koostisosade konstruktsioon ja valmistamine;
 - ii) kerekonstruktsiooni oluliste osade konstruktsioon ja valmistamine (kandekerega haagiste puhul);
- e) telgede arv;
- f) tootja ja eelmise komplekteerimisastme sõiduk (mitmes komplekteerimisastmes valmistatud sõidukite puhul).

6.1.2. Tüüp hõlmab vähemalt ühte varianti ja ühte versiooni.

6.2. Variandid

6.2.1. „Variant” – hõlmab sõidukitüüpi kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised projekteerimise ja valmistamisega seotud aspektid:

- a) keretüüp nagu on määratletud 2. liites (komplektsete ja komplekteeritud sõidukite puhul);
- b) kompleksuse aste (nt komplektne/mittekomplektne/komplekteeritud);
- c) vedrustuse tüüp (teras-, õhk- või hüdrauliline vedrustus);
- d) järgmised tehnilised näitajad:
 - i) pikendatav või mittepikendatav šassii;
 - ii) haagise põhja kõrgus (tavaline, madal või poolmadal).

6.3. Versioon

6.3.1. „Versioon” – hõlmab varianti kuuluvaid sõidukeid, millele on ühised kõik järgmised omadused:

- a) suurim tehniliselt lubatud täismass;
- b) direktiivi 96/53/EÜ I lisa punktides 3.2 ja 3.3 viidatud alajaotised või nende kombinatsioonid, millesse rühma moodustava kahe järjestikuse telje vahel asuv teljevahe kuulub;
- c) teljed määratletakse järgmiselt:
 - i) ülestõstetavad teljed (arv ja asukoht);
 - ii) koormatavad teljed (arv ja asukoht);
 - iii) juhtteljed (arv ja asukoht).

7. Ühised nõuded kõikidele sõidukikategooriatele

7.1. Kui sõiduk kuulub oma täismassi, istekohtade arvu või mõlema kriteeriumi tõttu mitmesse kategooriasse, võib tootja ise otsustada, kumma sõidukikategooria kriteeriumidest ta variandi või versiooni määramisel lähtub.

7.1.1. Näited:

- a) kui sõidukile A on lähtuvalt tema täismassist antud N_1 - (3,5 tonni) ja või N_2 -kategooria (4,2 tonni) tüübikinnitus, võib N_2 -kategooria sõiduki puhul lähtuda N_1 -kategooria sõiduki parameetritest ja vastupidi;
- b) kui sõidukile B on lähtuvalt istmekohtade arvust (7+1 või 10+1) antud M_1 - ja M_2 -kategooria tüübikinnitus, võib M_2 -kategooria sõiduki puhul lähtuda M_1 -kategooria sõiduki parameetritest ja vastupidi.

7.2. Mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse korral on võimalik anda N-kategooria sõidukile tüübikinnitus lähtudes M_1 - või M_2 -kategooria nõuetest, kui järgmise komplekteerimisetapi jooksul on kavas teha N-kategooria sõidukist vastava kategooria sõiduk.

7.2.1. Selline võimalus on ainult mittekomplektsete sõidukite puhul.

Sellised sõidukid tuleb märgistada kindla variandikoodiga, mille tootja annab baassõidukile.

7.3. Tüübi, variandi ja versiooni märgistamine

7.3.1. Tootja annab igale sõidukitüübile, -variantile ja -versioonile ladina tähtedest ja/või araabia numbritest koosneva koodi.

Sulgude ja sidekriipsude kasutamine on lubatud, kui need ei asenda tähti või numbreid.

7.3.2. Kood peab olema terviklik: tüüp-variant-versioon.

7.3.3. Tüüp-variant-versioon peab võimaldama selgelt ja ühemõtteliselt määratleda tehniliste omaduste kordumatu kombinatsiooni, lähtudes käesoleva lisa B osas kindlaks määratud kriteeriumidest.

7.3.4. Tootja võib kahe või enama kategooria nõuetele vastava sõidukitüübi puhul kasutada sama koodi.

7.3.5. Ühe sõidukikategooria raames tohib tootja kasutada sõidukitüübi koodi vaid ühe tüübikinnituse jaoks.

7.4. Tüüpi, variandi ja versiooni tähistava koodi pikkus

7.4.1. Kood ei tohi olla pikem kui

- a) 15 ühikut (sõidukitüübi kood);
- b) 25 ühikut (variandi kood);
- c) 35 ühikut (versiooni kood);

7.4.2. Täielik ladina tähtedest ja/või araabia numbritest koosnev tüüpi, variandi ja versiooni tähistav kood ei tohi olla pikem kui 75 ühikut.

7.4.3. Tüüpi, variandi ja versiooni tähistava täieliku koodi kasutamisel tuleb tüübi, variandi ja versiooni koodide vahele jätta tühik.

Tüübi, variandi ja versiooni koodi näide: 159AF[...tühik]0054[...tühik]977K(BE).

C OSA

Keretiübi mõiste

0. Üldsätted

- 0.1. I lisa punktis 9 ja III lisa 1. osas osutatud keretiüp ning IX lisa punktis 38 osutatud kerekonstruksioon märgitakse koodidena.

Koodide loetelu kohaldatakse peamiselt komplektsete ja komplekteeritud sõidukite suhtes.

- 0.2. M-kategooria sõidukite puhul märgitakse keretiüp kahe tähega vastavalt punktidele 1 ja 2.
- 0.3. N- ja O-kategooria sõidukite puhul märgitakse keretiüp kahe tähega vastavalt punktidele 3 ja 4.
- 0.4. Vajaduse korral (eelkõige punktides 3.1. ja 3.6. ning 4.1–4.4 osutatud keretiüüpide puhul) lisatakse koodile kaks numbrit.
- 0.4.1. Numbrite loetelu sätestatakse käesoleva lisa 2. liitega.
- 0.5. Eriotstarbeliste sõidukite puhul peab keretiüp olema kooskõlas sõiduki kategooriaga.

1. **M₁-kategooria sõidukid**

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
1.1.	AA	sedaan	ISO standardi 3833-1977 punktis 3.1.1.1 määratletud sõiduk, millel on vähemalt neli külgakent
1.2.	AB	luukpära	punktis 1.1 osutatud sedaan, millel on tagaluuk
1.3.	AC	universaal	ISO standardi 3833-1977 punktis 3.1.1.4 määratletud sõiduk
1.4.	AD	kupee	ISO standardi 3833-1977 punktis 3.1.1.5 määratletud sõiduk
1.5.	AE	kabriolett	ISO standardi 3833-1977 punktis 3.1.1.6 määratletud sõiduk; Kabriolett võib olla ka usteta.
1.6.	AF	mitmeotstarbeline sõiduk	muu kui tähise AG ja tähiste AA kuni AE all nimetatud sõiduk, mis on ette nähtud reisijate ja nende pagasi või kauba veoks ühes sõidukisektsioonis
1.7.	AG	kombi	ISO standardi 3833-1977 punktis 3.1.1.4.1 määratletud sõiduk; Pagasiruum peab olema reisijaruumist täielikult eraldatud. Juhistme võrdluspunkti kõrgus teepinnast peab olema vähemalt 750 mm.

2. **M₂- või M₃-kategooria sõidukid**

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
2.1.	CA	ühekorruseline sõiduk	sõiduk, mille reisijateruum paikneb ühel korrusel või ei moodusta kahte üksteise kohal paiknevat korrust;
2.2.	CB	kahekorruseline sõiduk	direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.6 määratletud sõiduk;
2.3.	CC	ühekorruseline liigendsõiduk	direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.3 määratletud ühekorruseline sõiduk;
2.4.	CD	kahekorruseline liigendsõiduk	direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.3.1 määratletud sõiduk;

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
2.5.	CE	madala põrandaga ühekorruseline sõiduk	direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.4 määratletud ühekorruseline sõiduk;
2.6.	CF	madala põrandaga kahekorruseline sõiduk	direktiivi 2001/85/EÜ I lisa punktis 2.1.4 määratletud kahekorruseline sõiduk;
2.7.	CG	madala põrandaga ühekorruseline liigendsõiduk	sõiduk, mille tehnilised omadused vastavad nii punktile 2.3 kui ka 2.5;
2.8.	CH	madala põrandaga kahekorruseline liigendsõiduk	sõiduk, mille tehnilised omadused vastavad nii punktile 2.4 kui ka 2.6;
2.9.	CI	ülalt lahtine ühekorruseline sõiduk	osalise katusega või katuseeta sõiduk;
2.10.	CJ	ülalt lahtine kahekorruseline sõiduk	katuseeta sõiduk või sõiduk, mille teisel korrusel on osaline katus;
2.11.	CX	bussi šassii	mittekomplektne sõiduk, mille puhul on kokku monteeritud vaid šassii talad või torud, jõuseade ja teljed ning, millele on kavas lisada veoettevõtja vajadustele vastav kerekonstruktsioon.

3. N₁-, N₂- või N₃-kategooria sõidukid

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
3.1.	BA	veoauto	sõiduk, mis on projekteeritud ja valmistatud ainult või peamiselt kaupade veoks (võib vedada ka haagist);
3.2.	BB	kaubik	veoauto, milles juht ja veos asuvad samas ruumis;
3.3.	BC	sadulveok	veduk, mis on projekteeritud ja valmistatud ainult või peamiselt poolhaagiste veoks;
3.4.	BD	vedukauto	veduksõiduk, mis on projekteeritud ja valmistatud ainult või peamiselt muude haagiste kui poolhaagiste veoks;
3.5.	BE	pikap	sõiduk, mille täismass ei ületa 3 500 kg ning, milles juht ja veos ei asu samas ruumis;
3.6.	BX	kabiiniga või kapotiga šassii	mittekomplektne sõiduk, mille puhul on kokku monteeritud vaid kabiin (täielikult või osaliselt), šassii talad, jõuseade ja teljed, ning millele on kavas lisada veoettevõtja vajadustele vastav kerekonstruktsioon.

4. O-kategooria sõidukid

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
4.1.	DA	poolhaagis	haagis, mis on projekteeritud ja valmistatud haakimiseks veduki või eelikuga ning, mille vertikaalkoormus vedukile või eelikule on märkimisväärne. Haakimisel kasutatakse veopolti või sadulhaakeseadist;
4.2.	DB	täishaagis	haagis, millel on vähemalt kaks telge, millest vähemalt üks on juhitud, a) mis on varustatud (haagise suhtes) vertikaalsuunas liigutatava haakeseadmega ja b) mille staatiline vertikaalkoormus vedukile on väiksem kui 100 daN;

Viide	Kood	Nimetus	Määratlus
4.3.	DC	keskstelghaagis	haagis, mille telg paikneb (teljed paiknevad) (ühtlaselt koormatud) sõiduki raskuskeskme lähedal, nii et vedukile kantakse üle ainult väike staatiline vertikaalkoormus, mis ei ületa 10 % haagise täismassile vastavast koormusest, või 1 000 daN koormust (olenevalt sellest, kumb on väiksem);
4.4.	DE	jäiga haakeseadmega haagis	ühe teljega või teljerühmaga haagis, mille haakeseadise konstruktsiooni eripära tõttu vedukile üle kantav staatiline vertikaalkoormus ei ole suurem kui 4 000 daN ning, mis ei vasta keskstelghaagise määratlusele. Haakimisel ei kasutata veopolti või sadulhaakeseadist.

1. liide

Menetlus, mille käigus kontrollitakse, kas sõiduki saab liigitada maastikusõidukiks**0. Üldsätted**

- 0.1. Sõiduki liigitamisel maastikusõidukiks kohaldatakse käesolevas liites kirjeldatud menetlust.

1. Geomeetriliste mõõtmiste tingimused

- 1.1. M_1 - või N_1 -kategooria sõiduk peab olema koormamata, sellele lisatakse jahutusvedelik, määrdeained, kütus, tööriistad ja varuratas (kui see on ettenähtud originaalvarustuses) ning juhiistmele paigutatakse mannekeen, mis vastab 50. protsendile meestest.

Mannekeeni võib asendada samalaadse seadmega, millel on samasugune mass.

- 1.2. Muud kui punktis 1.1 nimetatud koormatakse suurima tehniliselt lubatud täismassini.

Koormuse jaotumine telgedele peab esindama halvimat juhtu, kuid vastama siiski asjaomastele kriteeriumidele.

- 1.3. Tehnilisele teenistusele esitatakse sõidukitüübi representatiivsõiduk, mis vastab punktis 1.1 või 1.2 esitatud tingimustele. Sõiduk on statsionaarses asendis ja selle rattad on otsesõidusuunas.

Pind, millel mõõtmised tehakse, peab olema võimalikult tasane ja horisontaalne (suurim kaldenurk 0,5 %).

2. Esi- ja tagaülendinurga ning nõlvnurka mõõtmine

- 2.1. Esiülendinurka mõõdetakse vastavalt standardi ISO 612: 1978 punktile 6.10.

- 2.2. Tagaülendinurka mõõdetakse vastavalt standardi ISO 612: 1978 punktile 6.11.

- 2.3. Nõlvnurka mõõdetakse vastavalt standardi ISO 612: 1978 punktile 6.9.

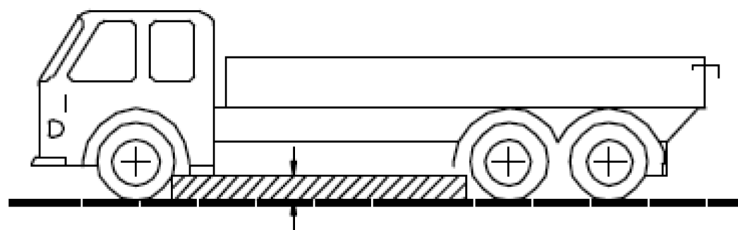
- 2.4. Tagaülendinurga mõõtmisel võib reguleeritava kõrgusega tagumised allasõidutõkked seada ülemisse asendisse.

- 2.5. Punktis 2.4 esitatud ettekirjutus ei kohusta paigaldama baassõidukile originaalvarustusena tagumisi allasõidutõkkeid. Baassõiduki tootja peab teavitama järgmise etapi tootjat, et sõidukile tagumiste allasõidutõkete paigaldamisel peab tagaülendinurk vastama nõuetele.

3. Kliirensi mõõtmine

- 3.1. Kliirens telgede vahel

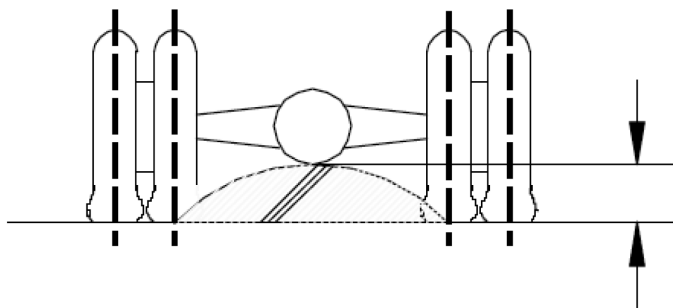
- 3.1.1. „Kliirens telgede vahel” – minimaalne vahekaugus teepinna ja sõiduki madalaima kinnispunkti vahel. Määratluse kohaldamisel võetakse arvesse eesmise teljerühma viimase telje ja tagumise teljerühma esimese telje vahelist kaugust.



3.1.2. Joonisel viirutatud alasse ei tohi ulatuda ükski sõiduki jääk osa.

3.2. Telje kliirens

3.2.1. „Telje kliirens” – kaare kõrgus, mis läbib ühe telje rataste (topeltrataste korral sisemiste rataste) rehvide kokkupuutepunkte teepinnaga ja puutub sõiduki madalamat kinnispunkti rataste vahel.



3.2.2. Vajaduse korral mõõdetakse teljerühma kõikide telgede kliirensit.

4. Tõusuvõime

4.1. „Tõusuvõime” – sõiduki võime võtta tõuse.

4.2. M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria mittekomplektsete ja komplektsete sõidukite tõusuvõime määratakse kindlaks katseliselt.

4.3. Tehniline teenistus viib katse läbi sõidukitüübi representatiivsõidukiga.

4.4. Tootja taotluse korral ja XVI lisas täpsustatud tingimustel võib sõidukitüübi representatiivsõiduki tõusuvõimet tõendada virtuaalse katsemeetodiga.

5. Katsetingimused ja katse läbimise või mitteläbimise kriteeriumid

5.1. Kuni 31. oktoobrini 2014 kohaldatakse direktiivi 97/27/EÜ I lisa punktis 7.5 sätestatud tingimusi.

Alates 1. novembrist 2014 kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 661/2009 ⁽¹⁾ sätestatud katsetingimusi kooskõlas nimetatud määruse artikliga 14.

5.2. Sõiduk peab võtma tõusu püsikiirusel, ükski ratas ei tohi piki- või külgsuunas libiseda.

⁽¹⁾ ELT L 200, 31.7.2009, lk 1.

2. liide

Numbrid, mis täiendavad kerede märgistamise koode

- 01 lamedapõhjaline;
 - 02 küljele avanev;
 - 03 kastitaoline;
 - 04 isoleeritud seinte ja sisetemperatuuri hoidvate seadmetega kere;
 - 05 isoleeritud seintega, kuid sisetemperatuuri hoidvate seadmeteta kere;
 - 06 kardin-külgedega;
 - 07 vahetusveovahend (vahetatav pealiskonstruktsioon);
 - 08 konteinerveo sõiduk;
 - 09 luuktõstukiga sõiduk;
 - 10 kallur;
 - 11 tsistern;
 - 12 tsistern ohtlike kaupade veoks;
 - 13 elusloomade veok;
 - 14 sõidukite treiler;
 - 15 betoonisegisti;
 - 16 sõiduk betoonisegu ümberpumpamiseks;
 - 17 metsaveosõiduk;
 - 18 prügiveomasin;
 - 19 tänavapühkimisauto, tänavapesuauto, survepesuauto;
 - 20 kompressor;
 - 21 paaditreiler;
 - 22 purilennuki treiler;
 - 23 jaemüügiks või eksponeerimiseks kohandatud sõiduk;
 - 24 puksiirauto;
 - 25 redelauto;
 - 26 kraanaga sõiduk (v.a II lisa A osa punktis 5 määratletud liikurkraana);
 - 27 tööplatvormiga tõstuk;
 - 28 puurauto;
 - 29 madalapõhjaline haagis;
 - 30 klaasiveo treiler;
 - 31 tuletõrjeauto;
 - 99 käesolevas loetelus nimetamata kerekonstruktsioon.
-

II LISA

Direktiivi 2007/46/EÜ IV lisa muudetakse järgmiselt.

- 1) IV lisa pealkiri asendatakse järgmisega: „**SÕIDUKITE EÜ TÜÜBIKINNITUSE NÕUETE LOETELU**”.
- 2) IV lisa I osa punkt 43 asendatakse järgmisega:

„43	Porikaitsesüsteemid	Direktiiv 91/226/EMÜ	L 103, 23.4.1991, lk 5.					x	x	x	x	x	x	x”
-----	---------------------	-------------------------	----------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

- 3) IV lisa liite pealkiri asendatakse järgmisega: „**Artikli 22 kohaselt väikeseeriana toodetud M₁-kategooria sõidukite tüüvikinnituse nõuded**”.

III LISA

Direktiivi 2007/46/EÜ IX lisa muudetakse järgmiselt.

- 1) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – N₂-KATEGOORIA SÕIDUKID –(komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 2) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – N₃-KATEGOORIA SÕIDUKID (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 3) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – O₁- JA O₂-KATEGOORIA SÕIDUKID (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 4) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – O₃- JA O₄-KATEGOORIA SÕIDUKID (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 5) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – N₂-KATEGOORIA SÕIDUKID (mittekomplektsed sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 6) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – N₃-KATEGOORIA SÕIDUKID (mittekomplektsed sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 7) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – O₁- JA O₂-KATEGOORIA SÕIDUKID (mittekomplektsed sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 8) Vastavussertifikaadi näidisel „LK 2 – O₃- JA O₄-KATEGOORIA SÕIDUKID –(mittekomplektsed sõidukid)” asendatakse punkt 31 järgmisega:
„31. Ülestõstetava(te) telje/telgede asend: ...”
- 9) Selgitavates märkustes IX lisa kohta tehakse järgmised muudatused:
 - a) selgitava märkuse a viimane lause kustutatakse;
 - b) selgitavatesse märkustesse e lisatakse järgmine lause:
„Üheteljelise kesktelgahaagise puhul märkida horisontaalkaugus haakeseadise vertikaaltelje ja telje keskpunkti vahel.”

IV LISA

Direktiivi 2007/46/EÜ XI lisa muudetakse järgmiselt.

1) XI lisa 2. liite punkt 43 asendatakse järgmisega:

„43	Porikaitstesüsteemid	Direktiiv 91/226/EMÜ					x	x	x	x	x	x	x
-----	----------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2) XI lisa 4. liite punkt 43 asendatakse järgmisega:

„43	Porikaitstesüsteemid	Direktiiv 91/226/EMÜ					x	x	x	x	x	x	x
-----	----------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3) Pärast 5. liidet ja enne osa „Tunnustähete tähendus” lisatakse 6. liide:

„6. liide

Erakorraliste raskevedude haagised

Jrk-nr	Objekt	Viide õigustloovale aktile	O ₄ -kategooria haagis
3	Kütusepaagid / tagumised allasõidutõkked	Direktiiv 70/221/EMÜ	X
4	Tagumise numbrimärgi koht	Direktiiv 70/222/EMÜ	X
5	Roolimisjõud	Direktiiv 70/311/EMÜ	X
9	Pidurdamine	Direktiiv 71/320/EMÜ	X
10	Raadiohäired (elektromagnetiline ühilduvus)	Direktiiv 72/245/EMÜ	X
18	Andmesildid	Direktiiv 76/114/EMÜ	X
20	Valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldus	Direktiiv 76/756/EMÜ	A + N
21	Helkurid	Direktiiv 76/757/EMÜ	X
22	Gabariidituled ees ja taga, ees küljel, taga küljel, pidurituled, päevasõidutuled, märgistused külgedel	Direktiiv 76/758/EMÜ	X
23	Suunatulelaternad	Direktiiv 76/759/EMÜ	X
24	Tagumised numbrituled	Direktiiv 76/760/EMÜ	X
28	Tagumised udutuled	Direktiiv 77/538/EMÜ	X
29	Tagurdustuled	Direktiiv 77/539/EMÜ	X
36	Küttesüsteemid	Direktiiv 2001/56/EC	Ei kohaldata
42	Külgmised allasõidutõkked	Direktiiv 89/297/EMÜ	A
43	Porikaitstesüsteemid	Direktiiv 91/226/EMÜ	A

Jrk-nr	Objekt	Viide õigustloovale aktile	O ₄ -kategooria haagis
46	Rehvid	Direktiiv 92/23/EMÜ	I
48	Mass ja mõõtmed	Direktiiv 97/27/EÜ	X
50	Haakeseadised	Direktiiv 94/20/EÜ	X
63	Üldine ohutus	Määrus (EÜ) nr 661/2009	O/K"

4) „Tunnustähtede tähendust” muudetakse järgmiselt.

a) Punkt L asendatakse järgmisega:

„L: Kohaldatakse ainult maanteeõidul tavakasutuseks ettenähtud istmetele. Tagaistmetel peavad olema vähemalt kahepunktivöö kinnituskohad. Maanteeõidul kasutamiseks ettenähtud istmed peavad olema kasutajatele selgelt tähistatud kas piktogrammi või asjakohase tekstiga sildiga.”

b) Pärast punkti „Ei kohaldata” lisatakse järgmine punkt:

„O/K: Käesolev õigustloov akt on osaliselt kohaldatav. Täpne kohaldamisala on sätestatud määruse (EÜ) nr 661/2009 rakendusmeetmetes.”

c) Pärast punkti H lisatakse järgmine punkt:

„I: Isegi juhul kui sõiduki valmistajakiirus on väiksem kui 80 km/h, peab rehvide tüübikinnitus vastama ÜRO EMK eeskirja nr. 54 nõuetele.

Kokkuleppel rehvitootjaga ja võttes arvesse haagise valmistajakiirust võib kandevõimet kohandada.”

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 679/2011,**14. juuli 2011,****millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1974/2006, milles sätestatakse nõukogu määruse (EÜ) nr 1698/2005 (Maaelu Arengu Euroopa Põllumajandusfondist (EAFRD) antavate maaelu arengu toetuste kohta) kohaldamise üksikasjalikud eeskirjad**

EUROOPA KOMISJON,

tuleks sätestada, et liikmesriigid võivad lubada selliste kohustuste täitmise aja pikendamist 2013. aasta maksenõudes osutatud toetusperioodi lõpuni.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 20. septembri 2005. aasta määrust (EÜ) nr 1698/2005 Maaelu Arengu Euroopa Põllumajandusfondist (EAFRD) antavate maaelu arengu toetuste kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artiklit 91,

(5) Määruse (EÜ) nr 1698/2005 artikli 62 lõike 1 punktis b on sätestatud, et otsustamistasemel peavad majandus- ja sotsiaalpartnerid ning teised kodanikuühiskonna esindajad moodustama kohalikest partnerlustest vähemalt 50 %. Liikmesriigid peaksid tagama, et kohalike tegevusrühmade osakaal vastab minimaalsele protsendimäärale ka seoses valimistega, et takistada avalikku sektorit domineerimast otsuste tegemisel. Lisaks tuleks tagada, et projekti elluvijad ei saaks mõjutada projektivaliku otsust. Seepärast tuleks kehtestada tõhusad kaitsemeetmed, et vältida projektitaotluste hindamisel ja hääletamisel huvide konflikti. Asjakohase nähtavusega peaks olema tagatud ka otsustusprotsessi läbipaistvus.

ning arvestades järgmist:

(1) Määrusega (EÜ) nr 1698/2005 on kehtestatud Maaelu Arengu Euroopa Põllumajandusfondist (EAFRD) antavate maaelu arengu toetuste ühtne õiguslik raamistik kogu Euroopa Liidu jaoks. Kõnealust õiguslikku raamistikku on täiendatud rakenduseeskirjadega, mis on sätestatud komisjoni määruses (EÜ) nr 1974/2006 ⁽²⁾. Saadud kogemuste ja maaelu arengu programmide rakendamisel tekkinud probleemide alusel on vaja muuta kõnealuse määruse teatavaid sätteid ning kehtestada konkreetset täiendavad rakenduseeskirjad.

(6) Määruse (EÜ) nr 1974/2006 artikli 38 lõikes 2 on sätestatud, et kohalikel tegevusrühmadel on võimalus taotleda ettemakset jooksvate kulude katteks. On selgunud, et kohalike tegevusrühmade rahavoo vajaduste kindlustamiseks on vaja laiendada ettemaksete võimalust jooksvate kulude katmiseks, mis on seotud määruse (EÜ) nr 1698/2005 artikli 63 punktis c osutatud oskuste omandamise ja piirkonna elavdamisega.

(2) Määruse (EÜ) nr 1698/2005 artikli 26 kohased tegevused, mis on seotud põllumajandusettevõtetes taastuvenergia tootmisega, võivad jääda Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 42 kohaldamisalast välja. Põllumajandusliku riigiabi eeskirjadele vastamise tagamiseks tuleks kehtestada erisäte, milles käsitletakse põllumajandusettevõtetes taastuvenergia tootmise investeerimist.

(7) Määruse (EÜ) nr 1974/2006 artikli 44 lõikega 3 on lubatud liikmesriikidel võtta erimeetmeid selle tagamiseks, et väiksemad muutused põllumajandusettevõtte olukorras ei tooks võetud kohustusega seoses kaasa sobimatuid tulemusi, kui abisaaja peab toetuse tagasi maksma, kuna põllumajandusettevõtte osa ülevõtja ei ole kõnealust kohustust üle võtnud. Õiguskindluse tagamiseks on vaja määratleda väiksemate muutuste mõiste sellistel juhtudel, kui põllumajandusettevõtte pindala on vähendatud.

(3) Määruse (EÜ) nr 1974/2006 artikli 27 lõikes 12 on sätestatud, et põllumajandusliku keskkonna või loomade heaolu kohustuste kohandust võib teha kohustuse täitmise aja pikendamisenä. Järgmise programmitöö perioodiga kattumise vältimiseks peaks selline kohandus olema piiratud 2013. aasta maksenõudes osutatud toetusperioodi lõpuga.

(8) Määruse (EÜ) nr 1974/2006 artikliga 46 on ette nähtud läbivaatamisklausel teatavate meetmete lähteolukorra muudatuste puhul. Läbivaatamisklausel tuleks ette näha ka sel puhul, kui uued põllumajandusliku keskkonna, loomade heaolu või metsanduse keskkonnakohustused, mis on võetud viieks kuni seitsmeks aastaks, kehtivad kauem kui praegune programmitöö periood, et vältida vastuolusid õigusliku ja poliitilise raamistikuga, mis on vaja kehtestada käesolevale programmitöö perioodile järgneva ajavahemikuks.

(4) Määruse (EÜ) nr 1698/2005 artiklis 47 on sätestatud, et metsanduse keskkonnakohustused võetakse tavaliselt viieks kuni seitsmeks aastaks. Selleks et vältida uuendatud kohustuste kattumist järgmise programmitöö perioodiga,

⁽¹⁾ ELT L 277, 21.10.2005, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 368, 23.12.2006, lk 15.

- (9) Määruse (EÜ) nr 1974/2006 artikli 52 lõike 1 kohaldamise täpsustamiseks tuleks sätestada alus, mille põhjal kaasfinantseerimise määra finantskorralduse puhul kohaldatakse.
- (10) Seoses määruse (EÜ) nr 1974/2006 IV peatüki 1. jao 3. alajao kohaste finantskorralduse tagatisfondidega tuleks kehtestada selliste sekkumistega seotud tegevuse abikõlblike kulutuste arvutusmeetodi täiendavad üksikasjad, et tagada Euroopa Liidu vahendite tõhusaim kasutamine.
- (11) Tunnistades maaelu arengu eripärasid, mis peamiselt seonduvad väiksemahuliste toetatud tegevustega, on finantskorraldusvahendi võimendava mõju suurendamiseks vaja täpsustada programmitöö perioodi ajal finantskorraldustegevuseks tagastatud vahendite taaskasutus ning teha vahet kõnealuste vahendite ja pärast maaelu arenguprogrammi abikõlblikkuse lõppkuupäeva taaskasutatavate vahendite vahel.
- (12) Võttes arvesse mõnede metsandusse tehtavate investeeringute laadi ja asjaolu, et teatavatel juhtudel võib olla tegemist pindalapõhiste maksetega, peaks olema võimalik kasutada standardkulude arvutusi alternatiivina arvepõhisele süsteemile, mida kasutatakse määruse (EÜ) nr 1698/2005 artiklis 27 osutatud meetme toetusmäära kehtestamiseks. Seepärast tuleks vastavalt muuta määruse (EÜ) nr 1974/2006 artikli 53 lõiget 1.
- (13) Määruse (EÜ) nr 1974/2006 artikli 54 lõikega 1 on ette nähtud tingimused, mille kohaselt võib mitterahalisi investeeringuid käsitada abikõlblike kulutustena. Praegusel kujul käsitatakse artikli 54 lõikes 1 mitterahalisi investeeringuid abikõblkena üksnes investeeringutegevuste puhul. Kogemustest nähtub, et meetmete tõhusa rakendamise jaoks on see tingimus liiga piirav. Seepärast tuleks sätestada, et mitterahalised investeeringud võivad olla abikõbllikud kõikide tegevusliikide puhul.
- (14) Määruse (EÜ) nr 1974/2006 artiklis 55 on sätestatud eeskirjad investeeringutegevuste jaoks abikõlblike kulutuste määratluseks. Kõnealuse artikli rakendamise täiendavaks selgitamiseks tuleks toetusõiguste omandamine abikõbllikuskriteeriumist sõnaselgelt välja jätta. Tuleks ka täpsustada, et loodusõnnetustes kannatada saanud põllumajandusliku tootmise potentsiaali taastamiseks tehtavaid investeeringuid käsitatakse nende laadi tõttu abikõlblike kulutustena.
- (15) Praeguses finantskriisis ettemaksete mõju suurendamiseks ja maaelu arengu poliitika rakendamisel omavalitsuste erirolli arvessevõtmiseks tuleks määruse (EÜ) nr 1974/2006 artiklis 56 sätestatud ettemaksete võimalus avada ka piirkondlikele ametiasutustele.
- (16) Selleks et lihtsustada investeerimisprojektide rakendamist praeguse majandus- ja finantskriisi tingimustes, suurendati 2009. ja 2010. aastal ettemaksete ülemmäär 50 %. Majandus- ja finantskriisi negatiivsete mõjude arvessevõtmiseks tuleks kõrgem ülemmäär säilitada programmitöö perioodi lõpuni. Maaelu arengu programmide rakendamise järjepidevuse tagamiseks ajavahemikul 2010. aasta lõpust kuni käesoleva määruse jõustumiseni tuleks vastavat sätet kohaldada tagasiulatuvalt alates 1. jaanuarist 2011.
- (17) Maaelu arengu projektide suhteliselt väikese mahu ja sellistele projektide ettemaksete jaoks pangatagatiste saamisega seotud raskuste arvestamiseks tuleks võtta meetmed, mille alusel oleks võimalik kõnealused tagatised asendada riigiasutuste kirjalike tagatistega.
- (18) Ettemaksete parimaks kasutamiseks tuleks pädeval makseasutusel võimaldada määratleda, millal tagatised vabastatakse.
- (19) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 1974/2006 vastavalt muuta.
- (20) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas maaelu arengu komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 1974/2006 muudetakse järgmiselt.

- 1) Lisatakse artikkel 16a:

„Artikkel 16a

Määruse (EÜ) nr 1698/2005 artikli 26 kohaldamisel, kui investeeringud tehakse põllumajandusettevõtetes taastuvatest energiaallikatest toodetud soojusenergia ja/või elektri tootmisse, on taastuvenergia tootmisrajatise tootuskõlblikud üksnes sel juhul, kui nende energia eriliigi tootmisvõimsus ei ole suurem kui põllumajandusettevõtte (sh majapidamine) soojus- ja elektrienergia keskmine energiatarbimine aastas.

Kui investeeringud tehakse põllumajandusettevõtetes biokütuste tootmisse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/28/EÜ (*) tähenduses, on taastuvenergia tootmisrajatise toetuskõlblikud üksnes sel juhul, kui nende energia eriliigi tootmisvõimsus ei ole suurem kui põllumajandusettevõtte transpordikütuse keskmine tarbimine aastas.

(*) ELT L 140, 5.6.2009, lk16.”

2) Artikli 27 lõike 12 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Selliseid kohandusi võib teha ka kohustuse täitmise kestuse pikendamiseks. Pikendamine ei tohi kesta kauem kui 2013. aasta maksenõudes osutatud toetusperioodi lõpuni.”

3) Lisatakse artikkel 32a:

„Artikkel 32a

Määruse (EÜ) nr 1698/2005 artikli 47 kohaldamisel võivad liikmesriigid lubada metsanduse keskkonnakohustuste pikendamist 2013. aasta maksenõudes osutatud toetusperioodi lõpuni.”

4) Artiklile 37 lisatakse järgmine lõige:

„5. Määruse (EÜ) nr 1698/2005 artikli 62 lõike 4 kohaldamisel tuleb projektivaliku otsused teha kohalike tegevusrühmade otsuseid tegeva organi hääletamisega, mille puhul majandus- ja sotsiaalpartnerite ning teiste kodanikuühiskonna esindajate hääled moodustavad vähemalt 50 %, nagu on ette nähtud kõnealuse määruse artikli 62 lõike 1 punktis b. Projektivalikuga seotud otsustusprotsessi puhul tuleb järgida läbipaistvust ja huvide konflikti vältimist tagavaid eeskirju.”

5) Artikli 38 lõige 2 asendatakse järgmiselt:

„2. Taotluse korral võivad liikmesriigid teha kohalikele tegevusrühmadele ettemakse. Ettemakse suurus ei ületa 20 % määruse (EÜ) nr 1698/2005 artikli 63 punktis c osutatud kuludega seotud riigiabi ja selle maksmise tingimuseks on 110 % ettemakse summale vastava pangatagatise või muu samaväärse tagatise esitamine. Tagatis vabastatakse hiljemalt kohaliku arengustrategia lõpetamisel.

Komisjoni määruse (EÜ) nr 65/2011 (*) artikli 24 lõiget 6 ei kohaldata esimeses lõigus osutatud makse suhtes.

(*) ELT L 25, 28.1.2011, lk 8.”

6) Artikli 44 lõikele 3 lisatakse järgmine lõik:

„Põllumajandusettevõtte pindala vähendamist kuni 10 % kohustusega hõlmatud pindalast käsitatakse esimese lõigu kohaldamisel väikse muutusena.”

7) Artiklile 46 lisatakse järgmine lõik:

„Alates 2012. aastast tuleks ette näha läbivaatamisklausel määruse (EÜ) nr 1698/2005 artiklite 39, 40 ja 47 kohaselt selliste viieks kuni seitsmeks aastaks võetud kohustuste puhul, mis kehtivad kauem kui praegune programmitöö periood, et kõnealuseid kohustusi saaks kohandada järgmise programmitöö perioodi õigusliku raamistikuga. Liikmesriigid võivad aga otsustada sellise läbivaatamisklausli kehtestamise juba 2011. aastal. Teist lõiku kohaldatakse ka käesoleva lõigu suhtes.”

8) Artikkel 52 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 52

1. Käesoleva määruse artiklis 51 osutatud finantskorraldusmeetmete puhul on komisjonile määruse (EÜ) nr 1290/2005 artikli 26 lõike 3 punkti a kohaselt deklareeritud kulutused selliste fondide loomisel või neile maksete tegemisel tehtud kogukulud.

Lõppmakse tegemisel ja maaelu arengu programmi lõpetamisel vastavalt määruse (EÜ) nr 1290/2005 artiklile 28 käsitatakse abikõlblike kulutustena järgmisi kogusummasid:

a) iga asjaomase fondi maksed ettevõttesse tehtavate investeeringute jaoks või tagatisfondidest antavad tagatised, sh tagatisena lubatud summad;

b) abikõlblikud halduskulud.

Kohaldatav kaasfinantseerimise määr vastab sellise meetme kaasfinantseerimise määrale, millesse fond panustab. Kui fond panustab mitmesse eri kaasfinantseerimise määraga meetmesse, kohaldatakse kõnealuseid määrasid vahekorras vastavate abikõlblike kulutustega.

Vahe esimese lõigu kohaselt tegelikult makstud EAFRD panuse ning teise lõigu punktide a või b alusel abikõlblike kulutuste vahel tasaarveldatakse programmi viimase rakendus aasta aastaaruandes. Kõnealused aastaaruanded hõlmavad nõutud üksikasjalikku finantsteavet.

2. Kui EAFRD kaasfinantseerimistegevused hõlmavad käesoleva määruse artikli 50 kohaselt tagastatavate investeeringutega seotud tagatisfonde, tehakse eeldatava kahju eelhindamine, võttes investeeringute liigi ja asjaomase turu puhul arvesse samalaadsete tegevustega seotud praegust turukogemust. Eeldatava kahju hindamist võib läbi vaadata, kui see on järgnevate turutingimustega põhjendatud. Tagatiste maksmiseks ette nähtud vahendid peaksid sellist hinnangut kajastama.

3. Fondide tehtud investeeringutest programmitöö perioodil tegevustele tagastatud või pärast tagatiste maksimist alles jäänud ressursse kasutab fond vastavalt käesoleva määruse artikli 51 lõikes 6 osutatud rahastamiskokkulepele või need tasaarveldatakse aastaaruannetes. Pärast maaelu arengu programmi abikõlblikkuse lõppkuupäeva kasutavad asjaomased liikmesriigid fondide tehtud investeeringutest tegevustele tagastatud või pärast tagatiste maksimist alles jäänud ressursse üksikettevõtete heaks.

Maaelu arengu programmidele fondidele tehtud maksetest saadud intresse kasutatakse vastavalt esimesele lõigule.”

9) Artikli 53 lõike 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Vajaduse korral võivad liikmesriigid määrata määruse (EÜ) nr 1698/2005 artiklites 27, 31, 37–41 ja 43–49 sätestatud toetuse määra standardkulude ja saamata jäänud tulu standardhinnangute alusel.”

10) Artikli 54 lõike 1 esimese lõigu sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Avalik-õigusliku või eraõigusliku abisaaja mitterahalised investeeringud, nimelt kaubad ja teenused, mille eest ei ole tehtud arвете või samaväärsete dokumentidega tõendatavaid rahalisi makseid, võivad olla abikõlblikud, kui täidetakse järgmised tingimused:”.

11) Artikli 55 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Põllumajanduslike investeeringute puhul ei anta investeeringutoetust põllumajandustootmisõiguste, toetusõiguste, loomade, üheaastaste taimede ostmiseks ega nende taimede istutamiseks.

Tavalised asendusinvesteeringud ei ole abikõlblikud kulud.

Abikõlblikud võivad olla siiski selliste loomade ostmise kulud, kes on ostetud loodusõnnetuste poolt kahjustatud põllumajandusliku tootmise potentsiaali taastamiseks vastavalt määruse (EÜ) nr 1698/2005 artikli 20 punkti b alapunktile vi.”

12) Artikkel 56 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 56

1. Erandina määruse (EÜ) nr 65/2011 artikli 24 lõikest 6 võivad liikmesriigid taotluse korral teha ettemakse investeeringutoetuse saajatele. Avalik-õiguslike toetusesaajate puhul võib selliseid ettemakseid teha omavalitsustele ja nende ühendustele, piirkondlikele ametiasutustele ning avalik-õiguslikele organitele.

2. Ettemakse suurus ei ületa 50 % investeeringuga seotud avalikust abist ja selle maksmise tingimuseks on 110 % ettemakse summale vastava pangatagatise või muu samaväärse tagatise esitamine.

Avalik-õigusliku asutuse antud tagatist käsitatakse samaväärsena esimeses lõigus osutatud tagatisega, eeldusel et ametiasutus kohustub maksuma tagatisele vastava summa juhul, kui õigust makstud ettemaksele ei kinnitata.

3. Tagatise võib vabastada, kui pädev makseasutus teeb kindlaks, et investeeringuks antava riigiabiga seoses tehtud tegelikud kulutused on ettemaksest suuremad.”

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Artikli 1 lõiget 12 kohaldatakse määruse (EÜ) nr 1974/2006 artikli 56 lõike 2 esimese lõigu suhtes alates 1. jaanuarist 2011.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. juuli 2011

Komisjoni nimel
president
José Manuel BARROSO

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 680/2011,**14. juuli 2011,****millega kehtestatakse 2011. aastaks nõukogu määruses (EÜ) nr 73/2009 sätestatud teatavate otsetoetuskavade suhtes kohaldatavad eelarve ülemmäärad**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 19. jaanuari 2009. aasta määrust (EÜ) nr 73/2009 (millega kehtestatakse ühise põllumajanduspoliitika raames põllumajandustootjate suhtes kohaldatavate otsetoetuskavade ühiseeskirjad ja teatavad toetuskavad põllumajandustootjate jaoks, muudetakse määruseid (EÜ) nr 1290/2005, (EÜ) nr 247/2006, (EÜ) nr 378/2007 ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1782/2003),⁽¹⁾ eriti selle artikli 51 lõike 2 esimest lõiku, artikli 69 lõiget 3, artikli 87 lõiget 3, artikli 123 lõiget 1, artikli 128 lõike 1 teist lõiku ja lõike 2 teist lõiku ning artikli 131 lõiget 4,

ning arvestades järgmist:

- (1) Liikmesriikide jaoks, kes rakendavad 2011. aastal määruse (EÜ) nr 73/2009 III jaotises sätestatud ühtset otsemaksete kava, tuleks 2011. aastaks kehtestada eelarve ülemmäärad iga kõnealuse määruse artiklites 52, 53 ja 54 osutatud toetuse kohta.
- (2) Liikmesriikide jaoks, kes kasutavad 2011. aastal määruse (EÜ) nr 73/2009 artiklis 87 sätestatud võimalust, tuleks 2011. aastaks kehtestada ühtsest otsemaksete kavast väljaarvatud otsetoetuste suhtes kohaldatavad eelarve ülemmäärad.
- (3) Liikmesriikide jaoks, kes kasutavad 2011. aastal määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 69 lõikes 1 või artikli 131 lõikes 1 sätestatud võimalust, tuleks 2011. aastaks kehtestada määruse (EÜ) nr 73/2009 III jaotise 5. peatükis osutatud eritoetuse eelarve ülemmäärad.
- (4) Määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 69 lõikega 4 on artikli 68 lõike 1 punkti a alapunktides i, ii, iii ja iv ning artikli 68 lõike 1 punktides b ja e sätestatud tootmisega seotud toetus piiratud 3,5 %ga kõnealuse määruse artiklis 40 osutatud riiklikest ülemmääradest. Selguse huvides peaks komisjon avaldama ülemmäärad, mis tulenevad liikmesriikide teatatud asjakohaste meetmetega seotud summadest.
- (5) Määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 69 lõike 6 punkti a kohaselt on vastavalt kõnealuse määruse artikli 69 lõikele 7 arvatud summad sätestatud komisjoni 29. oktoobri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1120/2009 (millega kehtestatakse nõukogu määruse (EÜ) nr 73/2009 III jaotises sätestatud ühtse otsemaksete kava üksikasjalikud rakenduseeskirjad)⁽²⁾ III lisas. Selguse huvides peaks komisjon avaldama liikmesriikide teatatud summad, mida nad kavatsesid kasutada vastavalt määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 69 lõike 6 punktile a.
- (6) Selguse huvides tuleks avaldada ühtse otsemaksete kava 2011. aasta eelarve ülemmäärad, mis on saadud nii, et määruse (EÜ) nr 73/2009 VIII lisas osutatud ülemmääradest on maha arvatud kõnealuse määruse artiklites 52, 53, 54, 68 ja 87 osutatud toetustele kehtestatud ülemmäärad. Määruse (EÜ) nr 73/2009 VIII lisas osutatud ülemmääradest mahaarvatav summa kõnealuse määruse artiklis 68 sätestatud eritoetuse rahastamiseks vastab liikmesriigi teatatud eritoetuse kogusumma ja kõnealuse määruse artikli 69 lõike 6 punkti a kohase eritoetuse rahastamise teatatud summade vahele. Kui ühtset otsemaksete kava rakendav liikmesriik otsustab anda artikli 68 lõike 1 punktis c osutatud toetust, tuleb komisjonile teatatud summa lisada ühtse otsemaksete kava ülemmääradele, kuna kõnealuse toetuse vorm seisneb põllumajandustootjate toetusõiguste ühikuväärtuse ja/või arvu suurendamises.
- (7) Vastavalt määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 123 lõikele 1 tuleks 2011. aastaks kehtestada aastane finantsraamistik liikmesriikidele, kes rakendavad kõnealuse määruse V jaotise 2. peatükiga ette nähtud ühtse pindalatoetuse kava.
- (8) Selguse huvides tuleks avaldada ühtset pindalatoetuse kava kohaldavate liikmesriikide teatiste alusel kehtestatud vahendite maksimumsumma, mis antakse nimetatud liikmesriikide käsutusse määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 126 kohase eraldi makstava suhkruetoetuse andmiseks 2011. aastal.
- (9) Selguse huvides tuleks avaldada ühtset pindalatoetuse kava kohaldavate liikmesriikide teatiste alusel kehtestatud vahendite maksimumsumma, mis antakse nimetatud liikmesriikide käsutusse määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 127 kohase eraldi makstava puu- ja köögiviljatoetuse andmiseks 2011. aastal.

⁽¹⁾ ELT L 30, 31.1.2009, lk 16.⁽²⁾ ELT L 316, 2.12.2009, lk 1.

- (10) Ühtset pindalatoetuse kava kohaldavate liikmesriikide teatiste alusel tuleks vastavalt määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 128 lõigetele 1 ja 2 avaldada üleminekuperioodil makstava puu- ja köögiviljatoetuse eelarve ülemmäärad 2011. aastaks.
- (11) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas otsetoetuste korralduskomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

1. Määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 51 lõikes 2 osutatud eelarve ülemmäärad 2011. aastaks on kehtestatud käesoleva määruse I lisas.
2. Määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 87 lõikes 3 osutatud eelarve ülemmäärad 2011. aastaks on kehtestatud käesoleva määruse II lisas.
3. Määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 69 lõikes 3 ja artikli 131 lõikes 4 osutatud eelarve ülemmäärad 2011. aastaks on kehtestatud käesoleva määruse III lisas.
4. Määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 68 lõike 1 punkti a alapunktides i, ii, iii ja iv ning artikli 68 lõike 1 punktides b ja e sätestatud eelarve ülemmäärad 2011. aastaks on esitatud käesoleva määruse IV lisas.
5. Summad, mida liikmesriigid vastavalt määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 69 lõike 6 punktile a saavad kasutada kõnealuse

määruse artikli 68 lõikes 1 sätestatud eritoetuse katmiseks, on kehtestatud käesoleva määruse V lisas.

6. Määruse (EÜ) nr 73/2009 III jaotises osutatud ühtse otse-maksete kava eelarve ülemmäärad 2011. aastaks on kehtestatud käesoleva määruse VI lisas.

7. Määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 123 lõikes 1 osutatud aastane finantsraamistik 2011. aastaks on kehtestatud käesoleva määruse VII lisas.

8. Tšehhi Vabariigi, Ungari, Läti, Leedu, Poola, Rumeenia ja Slovakkia käsutusse antavate vahendite maksimumsummad määruse (EÜ) nr 73/2009 artiklis 126 osutatud eraldi makstava suhkruetoetuse andmiseks 2011. aastal on kehtestatud käesoleva määruse VIII lisas.

9. Tšehhi Vabariigi, Ungari, Poola ja Slovakkia käsutusse antavate vahendite maksimumsummad määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 127 kohase eraldi makstava puu- ja köögivilja-toetuse andmiseks 2011. aastal on kehtestatud käesoleva määruse IX lisas.

10. Määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 128 lõike 1 teises lõigus ja lõikes 2 osutatud eelarve ülemmäärad 2011. aastaks on kehtestatud käesoleva määruse X lisas.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub seitsmendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. juuli 2011

Komisjoni nimel
president

José Manuel BARROSO

I LISA

Määruse (EÜ) nr 73/2009 artiklite 52, 53 ja 54 kohaselt antavate otsetoetuste eelarve ülemmäärad
Kalendriaasta 2011

(tuhandetes eurodes)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Lamba- ja kitsetoetus		855					21 892		600	
Lisatoetused lammaste ja kitsede puhul							7 184		200	
Ammlehματοetus	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Täiendav ammlehματοetus	19 389		26 000			99	9 462			
Veiseliha eritoetus		33 085						10 077		37 446
Tapatoetus, täiskasvanud loomad			47 175				8 657			
Tapatoetus, vasikad	6 384		560				946			
Tomatid – artikli 54 lõige 1				4 017			16 667			
Puu- ja köögivilja, välja arvatud tomatid – artikli 54 lõige 2				33 025	850					

Määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 87 kohaselt antavate otsetoetuste eelarve ülemmäärad
Kalendriaasta 2011

(tuhandetes eurodes)

	Hispaania	Prantsusmaa	Itaalia	Madalmaad	Portugal	Soome
– Seemnetoetus	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

III LISA

Määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 68 lõikes 1 sätestatud eritoetuste eelarve ülemmäärad
Kalendriaasta 2011

(tuhandetes eurodes)

Liikmesriik	
Belgia	6 389
Bulgaaria	19 326
Tšehhi Vabariik	31 826
Taani	15 800
Saksamaa	2 000
Eesti	1 253
Iirimaa	25 000
Kreeka	108 000
Hispaania	247 865
Prantsusmaa	456 600
Itaalia	316 950
Läti	5 130
Leedu	9 503
Ungari	77 290
Madalmaad	21 965
Austria	11 900
Poola	40 800
Portugal	32 411
Rumeenia	25 545
Sloveenia	11 699
Slovakkia	11 000
Soome	47 555
Rootsi	3 434
Ühendkuningriik	29 800

Märkus: Ühtse otsemakse kava ülemmääradele lisatud liikmesriikide teatatud summad artikli 68 lõike 1 punktis c osutatud toetuse andmiseks.

Kreeka: 30 000 000 eurot

Sloveenia: 4 800 000 eurot

IV LISA

Määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 68 lõike 1 punkti a alapunktides i, ii, iii ja iv ning artikli 68 lõike 1 punktides b ja e sätestatud eelarve ülemmäärad

Kalendriaasta 2011

(tuhandetes eurodes)

Liikmesriik	
Belgia	6 389
Bulgaaria	19 326
Tšehhi Vabariik	31 826
Taani	4 300
Saksamaa	2 000
Eesti	1 253
Iirimaa	25 000
Kreeka	78 000
Hispaania	178 265
Prantsusmaa	272 600
Itaalia	147 950
Läti	5 130
Leedu	9 503
Ungari	46 164
Madalmaad	14 000
Austria	11 900
Poola	40 800
Portugal	19 510
Rumeenia	25 545
Sloveenia	6 899
Slovakkia	11 000
Soome	47 555
Rootsi	3 434
Ühendkuningriik	29 800

V LISA

Summad, mida liikmesriigid vastavalt määruse (EÜ) nr 73/2009 artikli 69 lõike 6 punktile a saavad kasutada kõnealuse määruse artikli 68 lõikes 1 sätestatud eritoetuse katmiseks

Kalendriaasta 2011

(tuhandetes eurodes)

Liikmesriik	
Belgia	6 389
Taani	15 800
Iirimaa	23 900
Kreeka	70 000
Hispaania	144 200
Prantsusmaa	74 000
Itaalia	144 900
Madalmaad	21 965
Austria	11 900
Portugal	21 700
Sloveenia	4 800
Soome	4 762

VI LISA

**Ühtse otsemaksete kava eelarvelised ülemmäärad
Kalendriaasta 2011***(tuhandetes eurodes)*

Liikmesriik	
Belgia	508 479
Taani	997 381
Saksamaa	5 769 994
Iirimaa	1 339 421
Kreeka	2 223 798
Hispaania	4 676 132
Prantsusmaa	7 477 752
Itaalia	4 048 143
Luksemburg	37 679
Malta	4 726
Madalmaad	852 443
Austria	676 748
Portugal	435 505
Sloveenia	105 247
Soome	521 080
Rootsi	724 349
Ühendkuningriik	3 946 682

VII LISA

**Ühtse pindalatoetuse kava aastane finantsraamistik
Kalendriaasta 2011**

(tuhandetes eurodes)

Liikmesriik	
Bulgaaria	400 035
Tšehhi Vabariik	667 365
Eesti	80 656
Küpros	40 902
Läti	111 260
Leedu	289 729
Ungari	958 593
Poola	2 280 455
Rumeenia	877 278
Slovakkia	292 357

VIII LISA

**Määruse (EÜ) nr 73/2009 artiklis 126 osutatud eraldi makstava suhkruetuse andmiseks liikmesriikide käsutusse
antavate vahendite maksimumsummad**

Kalendriaasta 2011

(tuhandetes eurodes)

Liikmesriik	
Tšehhi Vabariik	44 245
Läti	3 308
Leedu	10 260
Ungari	41 010
Poola	159 392
Rumeenia	5 051
Slovakkia	19 289

IX LISA

Määruse (EÜ) nr 73/2009 artiklis 127 osutatud eraldi makstava puu- ja köögiviljatoetuse andmiseks liikmesriikide käsutusse antavate vahendite maksimumsummad

Kalendriaasta 2011

(tuhandetes eurodes)

Liikmesriik	
Tšehhi Vabariik	414
Ungari	4 756
Poola	6 715
Slovakkia	690

X LISA

Määruse (EÜ) nr 73/2009 artiklis 128 osutatud puu- ja köögiviljasektori üleminekutoetuste eelarve ülemmäärad

Kalendriaasta 2011

(tuhandetes eurodes)

Liikmesriik	Küpros	Rumeenia	Slovakkia
Tomatid – artikli 128 lõige 1		869	335
Puu- ja köögivilj, välja arvatud tomatid – artikli 128 lõige 2	3 359		

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 681/2011,**14. juuli 2011,****millega kehtestatakse kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 22. oktoobri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1234/2007, millega kehtestatakse põllumajandusturgude ühine korraldus ning mis käsitleb teatavate põllumajandustoodete erisätteid (ühise turukorralduse ühtne määrus) ⁽¹⁾,võttes arvesse komisjoni 7. juuni 2011. aasta rakendusmäärust (EL) nr 543/2011 (millega kehtestatakse nõukogu määruse (EÜ) nr 1234/2007 üksikasjalikud rakenduseeskirjad seoses puu- ja köögiviljasektori ning töödeldud puu- ja köögivilja sektoriga) ⁽²⁾ eriti selle artikli 136 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

Rakendusmääruses (EL) nr 543/2011 on sätestatud vastavalt mitmepoolsete kaubanduslääbirääkimiste Uruguay vooru tulemustele kriteeriumid, mille alusel kehtestab komisjon kolmandatest riikidest importimisel kõnealuse määruse XVI lisa A osas sätestatud toodete ja ajavahemike kohta kindlad impordiväärtused,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Käesoleva määruse lisas määratakse kindlaks rakendusmääruse (EL) nr 543/2011 artikliga 136 ette nähtud kindlad impordiväärtused.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub 15. juulil 2011.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. juuli 2011

*Komisjoni nimel
presidendi eest**põllumajanduse ja maaelu arenduse peadirektor*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

⁽¹⁾ ELT L 299, 16.11.2007, lk 1.⁽²⁾ ELT L 157, 15.6.2011, lk 1.

LISA

Kindlad impordiväärtused, et määrata kindlaks teatava puu- ja köögivilja hind piiril

(EUR/100 kg)

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

(¹) Riikide nomenklatuur on sätestatud komisjoni määruses (EÜ) nr 1833/2006 (ELT L 354, 14.12.2006, lk 19). Kood „ZZ” tähistab „muud päritolu”.

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 682/2011,**14. juuli 2011,****rakendusmäärusega (EL) nr 634/2011 avatud pakkumismenetluse raames toimuv as esimeses osalises pakkumiskutses kinnitatava minimaalse tollimaksumäära kohta**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 22. oktoobri 2007. aasta määrust (EÜ) nr 1234/2007, millega kehtestatakse põllumajandusturgude ühine korraldus ning mis käsitleb teatavate põllumajandustoodete erisätteid (ühise turukorralduse ühtne määrus),⁽¹⁾ eriti selle artiklit 187 koostoimes artikliga 4,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 634/2011⁽²⁾ on 2010/2011. turustusaastaks välja kuulutatud alaline pakkumismenetlus CN-koodi 1701 alla kuuluva suhkru vähendatud tollimaksumääruga impordiks.
- (2) Arvestades osalise pakkumiskutse alusel esitatud pakkumusi, peab komisjon otsustama, kas vastavalt rakendusmääruse (EL) nr 634/2011 artiklile 6 kehtestada või jätta kehtestamata minimaalne tollimaksumäär kaheksakohalise CN-koodi kohta.
- (3) Esimese osalise pakkumiskutse alusel esitatud pakkumuste põhjal tuleks minimaalne tollimaksumäär kehtestada teatavate CN-koodi 1701 alla kuuluva suhkru

kaheksakohaliste koodide kohta ning minimaalset tollimaksumäära muude CN-koodi alla kuuluva suhkru kaheksakohaliste koodide kohta ei kehtestata.

- (4) Turu kiireks teavitamiseks ja meetme tõhusa haldamise tagamiseks peaks käesolev määrus jõustuma *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.
- (5) Põllumajandusturgude ühise korralduse komitee ei ole eesistuja määratud tähtaja jooksul oma arvamust esitanud,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmääruses (EL) nr 634/2011 sätestatud pakkumismenetluse raames esimese osalise pakkumiskutse puhul, mille alusel tehtavate pakkumuste esitamise tähtaeg lõpeb 13. juulil 2011, on minimaalne tollimaksumäär kehtestatud või ei ole kehtestatud, nagu on sätestatud käesoleva määruse lisas CN-koodi 1701 alla kuuluva suhkru kaheksakohalise koodi kohta.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. juuli 2011

*Komisjoni nimel
presidendi eest*

põllumajanduse ja maaelu arenduse peadirektor

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

⁽¹⁾ ELT L 299, 16.11.2007, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 170, 30.6.2011, lk 21.

LISA

Minimaalne tollimaksumäär

(eurot/t)

Kaheksakohaline CN-kood	Minimaalne tollimaksumäär
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

(—) Minimaalne tollimaksumäär kehtestamata (kõik pakkumused tagasi lükatud).

(X) Pakkumused puuduvad.

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS,

14. juuli 2011,

millega parandatakse komisjoni direktiivi 2010/19/EL (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/226/EMÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ, et neid kohandada tehnika arenguga teatavate mootorsõidukite ja nende haagiste kategooriate porikaitssüsteemide valdkonnas) direktiivi 2007/46/EÜ lisade muutmise osas

(EMPs kohaldatav tekst)

(2011/415/EL)

EUROOPA KOMISJON

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv),⁽¹⁾ eriti selle artikli 39 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni 9. märtsi 2010. aasta direktiivi 2010/19/EL, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/226/EMÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ, et neid kohandada tehnika arenguga teatavate mootorsõidukite ja nende haagiste kategooriate porikaitssüsteemide valdkonnas,⁽²⁾ vastuvõtmisel on tekkinud viga. Direktiiviga 2010/19/EL kehtestati ühtlustatud nõuded porikaitssüsteemide kohta kõigi nõukogu direktiiviga 91/226/EMÜ⁽³⁾ hõlmatud sõidukikategooriate puhul. Seepärast muudeti kõnealuse direktiiviga ka direktiivi 2007/46/EÜ IV ja XI lisa, et kohandada neid tehnika arenguga. Kuna kõnealused lisad on juba asendatud komisjoni 7. oktoobri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1060/2008, millega asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ I, III, IV, VI, VII, XI ja XV lisa, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud

süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tunnustamise kohta (raamdirektiiv),⁽⁴⁾ ja neid on muudetud mitme määrusega, oleks ka nende järgnevat muutmiseks tulnud vastu võtta määrus. Seega tuleks õigusliku selguse huvides parandada direktiivi 2010/19/EL.

- (2) Seepärast tuleks direktiivi 2010/19/EÜ artikkel 2 välja jätta.
- (3) Käesoleva otsusega ettenähtud meetmed on kooskõlas mootorsõidukite tehnilise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Direktiivi 2010/19/EL artikkel 2 jäetakse välja.

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Brüssel, 14. juuli 2011

Komisjoni nimel
president

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 72, 20.3.2010, lk 17.

⁽³⁾ EÜT L 103, 23.4.1991, lk 5.

⁽⁴⁾ ELT L 292, 31.10.2008, lk 1.

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS,

14. juuli 2011,

millega kiidetakse heaks teatavad loomahaiguste ja zoonooside likvideerimise ning seire muudetud kavad 2011. aastaks ja muudetakse otsust 2010/712/EL teatavate kõnealuse otsusega heaks kiidetud kavadele antava liidu rahalise toetuse osas*(teatavaks tehtud numbri K(2011) 4993 all)*

(2011/416/EL)

EUROOPA KOMISJON,

piirkondades serotüüp 8 vastu vaksineerimise kohustus haiguspuhangute esinemise järel.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 25. mai 2009. aasta otsust 2009/470/EÜ kulutuste kohta veterinaaria valdkonnas, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 27 lõikeid 5 ja 6,

ning arvestades järgmist:

(1) Otsusega 2009/470/EÜ on kehtestatud liidu rahalise toetuse andmise kord loomahaiguste ja zoonooside likvideerimis-, tõrje- ja seirekavadele.

(2) Komisjoni 25. aprilli 2008. aasta otsusega 2008/341/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse kriteeriumid, millele peavad vastama teatavate loomahaiguste ja zoonooside riiklikud likvideerimis-, tõrje- ja seireprogrammid, ⁽²⁾ on ette nähtud, et liidu finantsmeetmetena heakskiidu saamiseks peavad liikmesriikide esitatud kavad vastama vähemalt kõnealuse otsuse lisas sätestatud kriteeriumidele.

(3) Komisjoni 23. novembri 2010. aasta otsusega 2010/712/EÜ, millega kiidetakse heaks liikmesriikide 2011. aastaks ja järgmisteks aastateks esitatud aastased ja mitmeaastased kavad ning ühenduse rahaline toetus teatavate loomahaiguste ja zoonooside likvideerimiseks, tõrjeks ja seireks, ⁽³⁾ on heaks kiidetud teatavate riikide kavad ning kehtestatud ühenduse rahalise toetuse kavandatud maksimumsumma ja määr igale liikmesriigi esitatud kavale.

(4) Hispaania esitas lammaste katarraalse palaviku seire ja likvideerimise muudetud kava, et kehtestada teatavates

(5) Slovakkia esitas marutaudi likvideerimiseks tehtava vaksineerimise muudetud kava, et suurendada vaktsineerimise levitamise ala seoses haigusjuhtudega Poolaga piirnevatel aladel.

(6) Poola ja Soome on esitanud marutaudi likvideerimise muudetud kavad, et teatavates liiduga piirnevate kolmandate riikide piirkondades teha suukaudset vaksineerimist, kaitsmaks liitu selle eest, et nakatunud metsloomad ühist piiri ületades marutaudi uuesti liitu sisse ei tooks.

(7) Komisjon on hinnanud Hispaania, Poola, Slovakkia ja Soome esitatud muudetud kavasid nii veterinaaria kui ka rahalisest seisukohast lähtudes. Leiti, et kavad on kooskõlas liidu asjaomaste veterinaaria-alaste õigusaktidega ning eelkõige otsuses 2008/341/EÜ sätestatud kriteeriumidega.

(8) Seega tuleks Hispaania, Poola, Slovakkia ja Soome esitatud muudetud kavad heaks kiita.

(9) Otsusega 2010/712/EL on ette nähtud liidu rahaline toetus Slovakkiale, et see riik saaks marutaudi likvideerimise aastakavas ette nähtud suukaudset vaksineerimist teha kolmandate riikide aladel, mis piirnevad liiduga. Lisaks on selle otsusega ette nähtud liidu rahaline toetus Leedule, et see riik saaks marutaudi likvideerimise mitmeaastases kavas ette nähtud suukaudset vaksineerimist teha kolmandate riikide aladel, mis piirnevad liiduga.

(10) Seepärast on asjakohane ette näha liidu rahaline toetus ka Poola ja Soome marutaudi likvideerimise kavade nendele osadele, mida rakendatakse kolmandate riikide aladel, mis piirnevad liiduga.

⁽¹⁾ ELT L 155, 18.6.2009, lk 30.

⁽²⁾ ELT L 115, 29.4.2008, lk 44.

⁽³⁾ ELT L 309, 25.11.2010, lk 18.

(11) Käesolev otsus, millega kiidetakse heaks Poola ja Soome esitatud marutaudi likvideerimise muudetud kavad, mõjutab rahasummat, mis on vajalik asjaomaste kavade elluviimiseks nendes liikmesriikides vastavalt otsusele 2010/712/EL. Seepärast tuleks vastavalt muuta kõnealuses otsuses sätestatud maksimumsummat, mis on ette nähtud Poola ja Soome marutaudi likvideerimise kavade toetamiseks.

(12) Seepärast tuleks otsust 2010/712/EL vastavalt muuta.

(13) Käesoleva otsusega ette nähtud meetmed on kooskõlas toiduahela ja loomatervishoiu alalise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Lammaste katarraalse palaviku likvideerimise muudetud kava, mille Hispaania esitas 1. veebruaril 2011, kiidetakse heaks ajavahemikuks 1. jaanuarist 2011 kuni 31. detsembrini 2011.

Artikkel 2

Marutaudi likvideerimise muudetud kavad, mille Poola esitas 5. aprillil 2011, Slovakkia 13. detsembril 2010 ja Soome 12. aprillil 2011, kiidetakse heaks ajavahemikuks 1. jaanuarist 2011 kuni 31. detsembrini 2011.

Artikkel 3

Otsuse 2010/712/EL artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

1) lõike 2 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) ei tohi ületada järgmisi piirnorme:

- i) Bulgaaria puhul 1 800 000 eurot;
- ii) Eesti puhul 620 000 eurot;
- iii) Ungari puhul 1 450 000 eurot;

- iv) Poola puhul 7 110 000 eurot;
- v) Rumeenia puhul 5 000 000 eurot;
- vi) Slovakkia puhul 700 000 eurot;
- vii) Soome puhul 200 000 eurot.”;

2) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Lõigetest 2 ja 3 olenemata kehtivad Poola, Slovakkia ja Soome kava selle osa puhul, mida rakendatakse väljaspool liidu territooriumi, liidu rahalisele toetusele järgmised piirangud:

- a) toetus on ette nähtud ainult suukaudse vaktsiini ja sööda ostmiseks ja levitamiseks;
- b) toetuse määr on 100 % ning
- c) toetus ei tohi ületada
 - i) Poola puhul 630 000 eurot;
 - ii) Slovakkia puhul 250 000 eurot;
 - iii) Soome puhul 65 000 eurot.”

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 14. juuli 2011

Komisjoni nimel
komisjoni liige
John DALLI

PARANDUSED**Nõukogu 7. juuni 2011. aasta otsuse 2011/332/ÜVJP (millega muudetakse otsust 2011/137/ÜVJP piiravate meetmete kohta seoses olukorraga Liibüas) parandus**

(Euroopa Liidu Teataja L 149, 8. juuni 2011)

Leheküljel 10 artiklis 1, otsuse 2011/137/ÜVJP artiklisse 6 lisatavas lõikes 2a

asendatakse „2a. Sadamate käitajate puhul ei takista rahaliste vahendite, finantsvarade ja majandusressursside kättesaadavaks tegemise keeld lõike 1 punktis b osutatud isikutele või üksustele enne käesoleva otsuse jõustumist sõlmitud lepingute täitmist kuni 15. juulini 2011, välja arvatud naftat, gaasi või rafineeritud tooteid käsitlevate lepingute korral.”

järgmisega: „2a. Sadamate käitajate puhul ei takista rahaliste vahendite, finantsvarade ja majandusressursside kättesaadavaks tegemise keeld lõike 1 punktis b osutatud isikutele või üksustele enne 7. juunit 2011 sõlmitud lepingute täitmist kuni 15. juulini 2011, välja arvatud naftat, gaasi või rafineeritud tooteid käsitlevate lepingute korral.”

Tellimishinnad aastal 2011 (ilma käibemaksuta, sisaldavad tavalise saatmise kulusid)

<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria väljaanne ainult paberandjal	ELi 22 ametlikus keeles	1 100 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria paberandjal + DVD-l aastane väljaanne	ELi 22 ametlikus keeles	1 200 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L-seeria väljaanne ainult paberandjal	ELi 22 ametlikus keeles	770 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria igakuiselt ja kumulatiivselt DVD-l	ELi 22 ametlikus keeles	400 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) kord nädalas DVD-l	mitmekeelne: ELi 23 ametlikus keeles	300 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> C-seeria – värbamiskonkursid	konkursside keeled	50 eurot aastas

Euroopa Liidu Teatajat saab tellida Euroopa Liidu 22 ametlikus keeles. Teataja on jaotatud L-seeriaks (õigusaktid) ja C-seeriaks (teave ja teatised).

Iga keeleversioon tuleb tellida eraldi.

Vastavalt nõukogu määrusele (EÜ) nr 920/2005, mis avaldati ELTs L 156 18. juunil 2005 ja milles sätestatakse, et Euroopa Liidu institutsioonid ei ole ajutiselt kohustatud koostama ja avaldama kõiki õigusakte iiri keeles, müüakse ELT iirikeelseid väljaandeid eraldi.

Euroopa Liidu Teataja lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) tellimus sisaldab kõiki 23 keeleversiooni ühel mitmekeelsel DVD-l.

Soovi korral saab koos *Euroopa Liidu Teataja* tellimusega mitmesuguseid *Euroopa Liidu Teataja* kaasandeid. Kaasannete ilmumisest teavitatakse tellijaid teadaande vahendusel, mis avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Müük ja tellimused

Erinevate tasuliste perioodikaväljaannete tellimusi, k.a *Euroopa Liidu Teataja* tellimust, saab vormistada meie edasimüüjate kaudu. Edasimüüjate nimekiri on kättesaadav järgmisel veebilehel:

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

EUR-Lexi (<http://eur-lex.europa.eu>) kaudu pakutakse otsest ja tasuta juurdepääsu Euroopa Liidu õigusaktidele. Nimetatud veebilehel saab tutvuda *Euroopa Liidu Teatajaga* ning ka lepingute, õigusaktide, kohtupraktika ja ettevalmistatavate õigusaktidega.

Lisateavet Euroopa Liidu kohta saab veebilehelt <http://europa.eu>

