

# Euroopan unionin virallinen lehti

# L 185



Suomenkielinen laitos

## Lainsäädäntö

54. vuosikerta

15. heinäkuuta 2011

Sisältö

### II Muut kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset

#### ASETUKSET

- ★ **Komission asetus (EU) N:o 677/2011, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2011, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta <sup>(1)</sup>** ..... 1
- ★ **Komission asetus (EU) N:o 678/2011, annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (Puitedirektiivi) liitteen II korvaamisesta ja liitteiden IV, IX ja XI muuttamisesta <sup>(1)</sup>** ..... 30
- ★ **Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 679/2011, annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011, Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahaston (maaseuturahaston) tuesta maaseudun kehittämiseen annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1698/2005 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1974/2006 muuttamisesta** ..... 57
- ★ **Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 680/2011, annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011, neuvoston asetuksessa (EY) N:o 73/2009 säädettyihin tiettyihin suoriin tukijärjestelmiin sovellettavista vuoden 2011 talousarviomäärärahojen enimmäismääristä** ..... 62
  
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 681/2011, annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011, kiinteistä tuontiarvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi ..... 72

Hinta: 4 EUR

(jatkuu kääntöpuolella)

<sup>(1)</sup> ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

# FI

Säädökset, joiden otsikot on painettu laihalla kirjasintyyppillä, ovat maatalouspolitiikan alaan kuuluvia juoksevien asioiden hoitoon liittyviä säädöksiä, joiden voimassaoloaika on yleensä rajoitettu.

Kaikkien muiden säädösten otsikot on painettu lihavalla kirjasintyyppillä ja merkitty tähdellä.

Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 682/2011, annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011, vähimmäistullin vahvistamisesta täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 634/2011 aloitetun tarjouskilpailumennettelyn yhteydessä järjestettävässä ensimmäisessä osatarjouskilpailussa ..... 74

PÄÄTÖKSET

2011/415/EU:

- ★ **Komission päätös, annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011, neuvoston direktiivin 91/226/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta niiden mukauttamiseksi tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen roiskeesto-järjestelmiin liittyvän tekniikan kehitykseen annetun direktiivin 2010/19/EU oikaisemisesta direktiivin 2007/46/EY liitteiden muuttamisen osalta <sup>(1)</sup> ..... 76**

2011/416/EU:

- ★ **Komission täytäntöönpanopäätös, annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011, eläintautien ja zoonoo-sien eräiden muutettujen hävittämisen- ja seurantaohjelmien hyväksymisestä vuodeksi 2011 ja päätöksen 2010/712/EU muuttamisesta siltä osin kuin on kyse unionin osallistumisesta tiettyjen kyseisellä päätöksellä hyväksytyjen ohjelmien rahoitukseen (tiedoksiannettu numerolla K(2011) 4993) ..... 77**

---

Oikaisuja

- ★ **Oikaistaan neuvoston päätös 2011/332/YUTP, annettu 7 päivänä kesäkuuta 2011, Libyan tilanteen johdosta määrättävistä rajoittavista toimenpiteistä annetun päätöksen 2011/137/YUTP muuttamisesta (EUVL L 149, 8.6.2011) ..... 79**
- ★ **Oikaistaan komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 496/2011, annettu 20 päivänä toukokuuta 2011, natriumbentsoaatin hyväksymisestä vieroitettujen porsaiden rehun lisäaineena (luvanhaltija Kemira Oyj) (EUVL L 134, 21.5.2011) ..... 79**



<sup>(1)</sup> ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

## II

(Muut kuin lainsäätämisyksikössä hyväksyttävät säädökset)

## ASETUKSET

**KOMISSION ASETUS (EU) N:o 677/2011,****annettu 7 päivänä heinäkuuta 2011,****ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puiteista (puiteasetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004<sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 11 artiklan,ottaa huomioon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 551/2004<sup>(2)</sup> ja erityisesti sen 6 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksen (EY) N:o 551/2004 tavoitteena on tukea vaiheittain aiempaa yhtenäisemmän toiminnallisen ilmatilan periaatetta yhteisen liikennepolitiikan osana ja vahvistaa yhteiset suunnittelu- ja hallintamenettelyt, joilla varmistetaan ilmaliikenteen hallinnan tehokas ja turvallinen toiminta. Verkkotoiminnoilla olisi pyrittävä tukemaan aloitteita kansallisella tasolla ja toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla.
- (2) Verkkotoimintojen olisi oltava yleishyödyllinen palvelu, jota harjoitetaan Euroopan ilmailuverkoston hyväksi ja joka myötävaikuttaa lentoliikennejärjestelmän kestäväan kehitykseen varmistamalla toimintojen vaaditun suorituskyvyn, yhteensopivuuden ja koordinoinnin, mukaan lukien toiminnot, joilla pyritään varmistamaan niukkojen resurssien paras mahdollinen hyödyntäminen.
- (3) Asetuksen (EY) N:o 551/2004 mukainen Euroopan reittiverkon suunnittelu ja niukkojen resurssien koordinointi ei saisi vaikuttaa jäsenvaltioiden omaa ilmatilaansa koskevaan suvereniteettiin eikä jäsenvaltioiden sellaisiin tarpeisiin, jotka liittyvät yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustuskykyyn, siten kuin asetuksessa (EY) N:o 549/2004 säädetään.

- (4) Euroopan yhteisön radiotaajuuspolitiikan sääntelyjärjestelmästä (radiotaajuuspäätös) 7 päivänä maaliskuuta 2002 tehdystä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 676/2002/EY<sup>(3)</sup> vahvistetaan mainitun alan toimintaperiaatteet ja oikeudellinen kehys.
- (5) Olisi perustettava puolueeton ja toimivaltainen elin (verkon hallinnoija), joka vastaa asetuksessa (EY) N:o 551/2004 säädettyjen verkkotoimintojen toteuttamiseksi tarvittavista toiminnoista.
- (6) Euroopan reittiverkko olisi suunniteltava siten, että reititys voidaan optimoida portilta portille -näkökulmasta lennon kaikissa vaiheissa, ottaen erityisesti huomioon lentojen tehokkuuden ja ympäristönäkökohdat.
- (7) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ja Eurocontrolin reittisuunnittelun, taajuuksien ja toisiotutkakoodien hallinnointiin liittyvä työ on tunnustettava ja sitä pitäisi käyttää pohjana optimoitaessa verkon kehittämistä ja toimintaa unionin tasolla.
- (8) Reittisuunnittelun, taajuuksien ja toisiotutkakoodien hallinnointia koskevia jäsenvaltioiden velvollisuuksia ICAOta kohtaan olisi kunnioitettava ja ne olisi toteutettava tehokkaammin verkon osalta verkon hallinnoijan koordinoimana ja hänen tuellaan.
- (9) Radiotaajuuksien varaaminen tapahtuu Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) puiteissa. Jäsenvaltioiden vastuulla on tuoda esiin siviili-ilmailun vaatimukset ja sitten käyttää yleiseen ilmaliikenteeseen osoitettuja resursseja optimaalisella tavalla.
- (10) ICAO on laatinut toisiotutkakoodi- ja radiotaajuustoimintoja koskevaa ohjeistusta ja ylläpitää ICAOn Euroopan alueella yleisen ilmaliikenteen tarkoituksiin jaettujen taajuuksien rekisteröintijärjestelmää, nykyisin Eurocontrolin avustuksella.

<sup>(1)</sup> EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.<sup>(2)</sup> EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20.<sup>(3)</sup> EUVL L 108, 24.4.2002, s. 1.

- (11) Asetuksessa (EY) N:o 551/2005 edellytetään yksityiskohtaisten täytäntöönpanosääntöjen hyväksymistä, jotta prosesseja ja menettelyjä voidaan koordinoita ja yhdenmukaistaa ilmaliikenteen taajuuksien hallinnan tehostamiseksi ja jotta voidaan koordinoita taajuustarpeiden varhaista tunnistamista ja ratkaisemista verkoston suunnittelun ja toiminnan tukemiseksi.
- (12) Koska ilmaliikennevirtojen säätely (ATFM) on keskeinen osa verkkotoimintoja, on varmistettava asianmukainen yhteys ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä 25 päivänä maaliskuuta 2010 annettuun komission asetukseen (EU) N:o 255/2010 <sup>(1)</sup>.
- (13) Verkonhallinnan tehokkuus riippuu verkkotoimintojen välittömästä aloittamisesta, ja jäsenvaltiot ovat jo antaneet ilmaliikennevirtojen säätelyn Eurocontrolin tehtäväksi.
- (14) Erilaisten verkkotoimintojen koordinoiti on hyödyllistä antaa yhden elimen tehtäväksi, jotta verkon tasolla voidaan kehittää johdonmukaisia lyhyen ja pitkän aikavälin optimointiratkaisuja, jotka vastaavat suorituskykytavoitteita. Verkkotoiminnoista kuitenkin huolehtisi verkon hallinnoija ja ne toteutettaisiin jäsenvaltioiden ja toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla tässä asetuksessa vahvistettujen vastuiden mukaisesti.
- (15) Verkon hallinnoijan olisi oltava osallisena jäsenvaltioiden tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen ilmaliikenteen hallintaan liittyvissä suunnitelmissa ja toiminnoissa ja niiden toteutuksessa, varsinkin jos voidaan olettaa, että niillä on tai tulee todennäköisesti olemaan merkittävä vaikutus verkon suorituskykyyn.
- (16) Eyjafjallajökull-tulivuoren purkaukseen liittyvät tapahtumat huhtikuussa 2010 osoittivat, että on tarpeellista perustaa keskitetty yksikkö, joka voi koordinoita lieventävien toimenpiteiden hallinnoita paikallisella, alueellisella ja verkon tasolla, jotta ilmailuun vaikuttaviin tuleviin kriisitilanteisiin voidaan vastata viipymättä.
- (17) Verkkotoimintoja ja toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla toteutettuja toimia olisi koordinoitava keskenään.
- (18) Sidosryhmiä olisi kuultava asianmukaisesti kansallisella, toiminnallisten ilmatilan lohkojen ja verkon tasolla.
- (19) Koska lentoasemat ovat verkon saapumis- ja poistumispisteitä ja vaikuttavat siten olennaisesti verkon yleiseen suorituskykyyn, verkkotoimintojen olisi sen vuoksi oltava unionin lentoasemien kapasiteetin seurantar ryhmän kautta yhteydessä maakoordinaattoreina toimiviin lentoaseman pitäjiin, jotta maakapasiteetti voidaan optimoita ja siten parantaa verkon yleistä kapasiteettiä.
- (20) Verkkotoimintojen toteuttaminen ei saisi rajoittaa lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 <sup>(2)</sup> soveltamista.
- (21) Sotilasoperaatioiden tehokkuus huomioon ottaen siviilijä sotilasalan yhteistyö ja koordinaatio on välttämätöntä vaadittujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Vaikka operatiivisen lentoliikenteen puitteissa toteutettavien sotilaallisten operaatioiden ja sotilaskoulutuksen sisältöön, laajuuteen tai toteuttamiseen liittyvät päätökset eivät kuulu unionin toimivaltaan, on tärkeää ottaa huomioon näiden toimien ja tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien toimien väliset rajapinnat turvallisuuden ja molemminpuolisen tehokkuuden varmistamiseksi.
- (22) Verkkotoiminnot eivät saisi rajoittaa asetuksen (EY) N:o 549/2004 13 artiklan soveltamista, joiden tarkoituksena on keskeisten turvallisuus- tai puolustusasetusten suojaaminen, eikä asetuksen (EY) N:o 551/2004 7 artiklassa säädetyn ilmatilan joustavan käytön soveltamista.
- (23) Verkkotoiminnot olisi tarjottava kustannustehokkaalla tavalla välttäen erityisesti toimien päällekkäisyyttä, ja näin olisi mahdollistettava näiden toimintojen tarjoaminen jäsenvaltioissa tämän asetuksen puitteissa taloudellisilla ja henkilöstöresursseilla, jotka ovat alhaisemmat tai korkeintaan yhtä suuret kuin tilanteessa, joka vallitsi ennen verkon hallinnoijan nimittämistä.
- (24) Komission olisi varmistettava verkon hallinnoijan asianmukainen valvonta.
- (25) Verkkotoimintoja koskevien turvallisuusvaatimusten olisi vastattava lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevia Euroopan lentoturvallisuusviraston, jäljempänä 'virasto', vaatimuksia. Näistä vaatimuksista samoin kuin turvallisuusvalvontaa koskevista vaatimuksista olisi säädetävä.
- (26) Kolmansien maiden huomioon ottaminen ja osallisuus verkkotoimintojen perustamisessa ja toteuttamisessa myötävaikuttaisi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan yleiseurooppalaiseen ulottuvuuteen.
- (27) Verkkotoimintoja voidaan laajentaa asetuksen (EY) N:o 551/2004 6 artiklan mukaisesti.
- (28) Verkkotoimintojen toteuttamiselle olisi asetettava erityiset suorituskykytavoitteet, jotka edellyttävät lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista annetun asetuksen (EY) N:o 2096/2005 muuttamisesta 29 päivänä heinäkuuta 2010 annetun komission asetuksen (EU) N:o 691/2010 <sup>(3)</sup> muuttamista. Kyseisiä erityisiä suorituskykytavoitteita voidaan kehittää edelleen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän toteuttamisesta saatujen käytännön kokemusten perusteella.

<sup>(1)</sup> EUVL L 80, 26.3.2010, s. 10.

<sup>(2)</sup> EUVL L 14, 22.1.1993, s. 1.

<sup>(3)</sup> EUVL L 201, 3.8.2010, s. 1.

(29) Sen vuoksi asetusta (EU) N:o 691/2010 olisi muutettava.

(30) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat yhtenäisen ilmatilan komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

## I LUKU

### YLEISET SÄÄNNÖKSET

#### 1 artikla

#### Kohde ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt asetuksen (EY) N:o 551/2004 6 artiklan mukaisesti, jotta voidaan mahdollistaa ilmatilan optimaalinen käyttö yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ja varmistaa, että ilmatilan käyttäjät voivat valita haluamansa reitin siten, että ilmatila ja lennonvarmistuspalvelut ovat mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä.

2. Verkonhallinnan toteuttamiseksi tätä asetusta sovelletaan erityisesti jäsenvaltioihin, Euroopan lentoturvallisuusvirastoon (virasto), ilmatilan käyttäjiin, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin, lentoasemien pitäjiin, lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattoreihin ja toiminnallisiin organisaatioihin kansallisella tasolla ja toiminnallisten ilmatilan lohkojen tasolla.

3. Asetuksen (EY) N:o 551/2004 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja rajoittamatta kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen 3 artiklan mukaista valtion ilma-alusten toimintaa, jäsenvaltioiden on sovellettava tätä asetusta niiden vastuulle asetetussa ilmatilassa ICAOn EUR- ja AFI-alueilla.

4. Asetuksen (EY) N:o 549/2004 13 artiklan mukaisesti tämä asetusta ei estä jäsenvaltiota soveltamasta toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen keskeisten turvallisuus- tai puolustusasetusten suojaamiseksi.

#### 2 artikla

#### Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan asetuksen (EY) N:o 549/2004 2 artiklan määritelmiä.

Lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 'lentoaseman pitäjällä' asetuksen (ETY) N:o 95/93 2 artiklan j alakohdassa määriteltyä 'lentoaseman hallintoelintä';
- 'lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorilla' asetuksen (ETY) N:o 95/93 mukaisesti koordinoituille lentoasemille perustettua tehtävää;
- 'ilmatilan suunnittelulla' prosessia, jolla pyritään edistämään verkkoon liittyvien suorituskytavoitteiden saavuttamista ja vastaamaan ilmatilan käyttäjien tarpeisiin sekä varmistamaan saavutettu turvallisuuden taso tai kohottamaan sitä ja kasvattamaan ilmatilan kapasiteettia ja ympäristötehokkuutta kehittämällä ja ottamalla käyttöön edistyneitä navigointivalmiuksia ja -tekniikoita, parantamalla reittiverk-

koja ja niihin liittyvää sektorijakoa sekä optimoimalla ilmatilan rakenteita ja kapasiteettia vahvistavia ilmaliikenteen hallintamenetelmiä;

- 'ilmatilan varaamisella' sitä, että laajuudeltaan määritelty ilmatila on tilapäisesti varattu ilmatilan käyttäjärühmien yksinomaiseen tai erityiseen käyttöön;
- 'ilmatilarajoituksella' laajuudeltaan määriteltyä ilmatilaa, jossa vaihtelevasti määräaikoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavaa toimintaa (vaara-alue); tai valtion maa-alueiden tai sen aluevesien yläpuolella olevaa laajuudeltaan määriteltyä ilmatilaa, jossa ilma-alusten lentämistä on rajoitettu tiettyjen erityisehtojen mukaisesti (rajoitusalue); tai valtion maa-alueiden tai sen aluevesien yläpuolella olevaa laajuudeltaan määriteltyä ilmatilaa, jossa ilma-alusten lentäminen on kielletty (kieltoalue);
- 'ilmatilan rakenteella' tietynlaajuisia ilmatilaa, joka on suunniteltu ilma-alusten turvallisen ja optimaalisen toiminnan varmistamiseksi;
- 'ilmatilan käytöllä' tapaa, jolla ilmatilaa käytetään operatiivisesti;
- 'ilmatilan käyttäjien edustajalla' kaikkia luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä, jotka edustavat yhtä tai useampaa lennonvarmistuspalvelujen käyttäjärühmää;
- 'ilmailun taajuusalueella' ITU:n radio-ohjesäännön taajuusjakotaulukkoon merkittyä tiettyä taajuusalueutta, jolla taajuudet on varattu yleisen ilmaliikenteen tarkoituksiin;
- 'lennonjohtosektorilla' laajuudeltaan määriteltyä ilmatilaa, josta määrättyllä lennonjohtajalla (lennonjohtajilla) on lennonjohtovastuu määrättyinä aikana;
- 'ilmaliikenteen hallinnan palvelun reitillä, ATS-reitillä' ilmatilan rakenteen määriteltyä osaa, joka on suunniteltu ohjaamaan liikennevirta ilmaliikennepalvelujen tarjoamisen edellyttämällä tavalla;
- 'siviili- ja sotilastoiminnan yhteensovittamisella' siviili- ja sotilasviranomaisten ja ilmaliikenteen hallinnan osatekijöiden vuorovaikutusta, joka on tarpeen ilmatilan turvallisen, tehokkaan ja sopusointuisen käytön varmistamiseksi;
- 'ehdollisella reitillä (CDR)' ATS-reittiä, joka on käytettävissä lennon suunnitteluun ja toteutukseen ainoastaan erityisehdoihin;
- 'yhteistyöhön perustuvalla päätöksenteolla' prosessia, jossa päätökset tehdään jatkuvassa vuorovaikutuksessa jäsenvaltioiden, operatiivisten sidosryhmien ja tarvittaessa muiden toimijoiden kanssa ja näitä kuullen;
- 'verkkokriisillä' tilaa, jossa lennonvarmistuspalveluja ei voida tarjota vaaditulla tasolla, mikä johtaa verkon kapasiteetin merkittävästi alenemiseen, tai merkittävää epätasapainoa verkon kapasiteetin ja kysynnän välillä taikka yhdessä tai useammassa verkon osassa epätavallisen tai ennakoimattoman tilanteen seurauksena esiintyviä vakavia tiedonkulkuongelmia;

16. 'Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmalla' verkon hallinnoijan yhteistoiminnassa operatiivisten sidosryhmien kanssa laatimaa suunnitelmaa, johon sisältyvät sen reittiverkon suunnitteluun liittyvien operatiivisten toimien tulokset lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä verkon strategiasuunnitelman yleisten suuntaviivojen mukaisesti;
17. 'vapaiden reittien ilmatilalla' määrättyä ilmatilaa, jossa käyttäjät voivat suunnitella reittinsä vapaasti saapumispisteen ja poistumispisteen välillä ATS-reittiverkkoa käyttämättä;
18. 'taajuusjaolla' jäsenvaltion antamaa lupaa käyttää radiotaajuutta tai radiotaajuuskanavaa tietyin edellytyksin;
19. 'vaikutuksella verkkoon' liitteessä II vahvistetun radiotaajuustoiminnon yhteydessä tilannetta, jossa radiotaajuuden jakaminen heikentää verkon yhden tai useamman jaetun radiotaajuuden toimintaa taikka estää tai keskeyttää sen tai haittaa ilmailun taajuusalueiden optimaalista käyttöä tämän asetuksen soveltamisalalla;
20. 'useilla reittivaihtoehdoilla' ilmatilan käyttäjän mahdollisuutta käyttää useampaa kuin yhtä reititysvaihtoehtoa ATS-reittiverkossa;
21. 'kolmansilla mailla' maita, jotka eivät ole unionin jäsenvaltioita ja jotka ovat Eurocontrolin jäseniä tai ovat tehneet unionin kanssa sopimuksen yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta tai osallistuvat toiminnalliseen ilmatilan lohkoon;
22. 'verkon hallinnoijalla' asetuksen (EY) N:o 551/2004 6 artiklan mukaisesti perustettua elintä, joka hoitaa mainitussa artiklassa ja tässä asetuksessa vahvistettuja tehtäviä;
23. 'verkon operaatiosuunnitelmalla' verkon hallinnoijan yhteistoiminnassa operatiivisten sidosryhmien kanssa laatimaa suunnitelmaa sen operatiivisten toimien organisoimiseksi lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä verkon strategiasuunnitelman yleisten suuntaviivojen mukaisesti. Euroopan reittiverkon suunnittelua (ERDN) koskevaan verkon operaatiosuunnitelman osaan sisältyy Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelma;
24. 'verkon strategiasuunnitelmalla' verkon hallinnoijan eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesti yhteistoiminnassa jäsenvaltioiden ja operatiivisten sidosryhmien kanssa laatimaa suunnitelmaa, jossa määritellään verkon toiminnan ja sen pitkän aikavälin kehittämisen yleiset suuntaviivat;
25. 'toiminnallisella organisaatiolla' organisaatiota, joka on vastuussa ilmaliikenne-, viestintä-, lennonvarmistus- tai valvontapalveluja tukevien teknisten palvelujen tarjoamisesta;
26. 'operatiivisilla vaatimuksilla' turvallisuuteen, kapasiteettiin ja tehokkuuteen liittyviä verkon vaatimuksia;
27. 'operatiivisilla sidosryhmillä' ilmatilan siviili- ja sotilaskäyttäjää, siviili- ja sotilasilmailun lennonvarmistuspalvelujen tarjoajia, lentoasemien pitäjiä, lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattoreita ja toiminnallisia organisaatioita sekä kaikkia muita sidosryhmiä, joilla katsotaan olevan merkitystä yksittäisten toimintojen kannalta;
28. 'sektorikonfiguraatiolla' sellaisten sektorien yhdistelmää, jotka voivat rakenteensa puolesta parhaiten täyttää operatiiviset ja ilmatilan käytettävyyteen liittyvät vaatimukset;
29. 'käyttäjän pyytämällä reitillä' haluttua reittiä, jonka lento-toiminnan harjoittajat ovat ilmatilan suunnitteluvaiheessa ilmoittaneet vastaavan niiden tarpeita.

## II LUKU

## VERKKOTOIMINTOJEN ORGANISOINTI JA HALLINNOINTI

## 3 artikla

## Verkon hallinnoijan perustaminen

1. Asetuksen (EY) N:o 551/2004 6 artiklassa ja tämän asetuksen liitteissä säädettyjen toimintojen toteuttamiseksi tarvittavia tehtäviä suorittamaan on perustettava puolueeton ja toimivaltainen elin, verkon hallinnoija.
2. Verkon hallinnoijan toimikauden pituuden on vastattava asetuksen (EU) N:o 691/2010 7 artiklan 1 kohdassa säädettyjä suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän viiteajanjaksoja. Sen on oltava riittävän pitkä, jotta näiden toimintojen toteuttamisessa voidaan saavuttaa toimintavarmuus. Toimikauden on oltava pituudeltaan vähintään kaksi viiteajanjaksoa, ja se voidaan uusia.
3. Verkon hallinnoija nimitetään komission päätöksellä sen jälkeen kun yhtenäisen ilmatilan komiteaa on kuultu asetuksen (EU) N:o 549/2004 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja viimeistään kolmen kuukauden kuluttua tämän asetuksen hyväksymisestä. Mainittuun päätökseen on sisällyttävä nimitystä koskevat ehdot ja edellytykset, mukaan lukien rahoitus ja nimityksen peruuttamista koskevat ehdot. Komissio arvioi näiden ehtojen noudattamista kunkin 2 kohdassa tarkoitetun viiteajanjakson lopussa.
4. Verkon hallinnoija toteuttaa seuraavia toimintoja:
- a) Euroopan reittiverkon suunnittelu liitteen I mukaisesti;
- b) niukkojen resurssien koordinointi, koskien erityisesti
- i) yleisessä ilmaliikenteessä käytettyjen ilmailun taajuusalueiden radiotaajuuksia liitteen II mukaisesti;
- ii) liitteessä III vahvistettuja toisiotutkakoodeja.

Komissio voi antaa verkon hallinnoijalle muita tehtäviä asetuksen (EY) N:o 551/2004 6 artiklan 3 kohdan tai 4 kohdan c alakohdan mukaisesti.



5. Verkon hallinnoijan on toteutettava myös asetuksen (EY) N:o 551/2004 6 artiklan 6 kohdassa ja asetuksessa (EU) N:o 255/2010 tarkoitettu ilmaliikennevirtojen säätelytoiminto.

#### 4 artikla

##### Verkon hallinnoijan tehtävät

1. Edellä 3 artiklassa lueteltujen toimintojen toteuttamisen tueksi verkon hallinnoijan on huolehdittava seuraavista tehtävistä, jotta verkkotoimintoja voidaan jatkuvasti kehittää yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa ja siten edesauttaa asetuksessa (EU) N:o 691/2010 säädettyjen Euroopan unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden saavuttamista. Verkon hallinnoijan tehtävänä on erityisesti

- a) laatia 5 artiklassa eritelty verkon strategiasuunnitelma ja pitää se ajan tasalla ja toteuttaa se asetuksessa (EU) N:o 691/2010 säädetyn suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän ja eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesti ja ottaen huomioon merkitykselliset ICAOn lennonvarmistussuunnitelmat;
- b) toteuttaa verkon strategiasuunnitelma käytännössä 6 artiklassa eritellyn verkon operaatiosuunnitelman avulla, jossa käsitellään erityisesti 3–5 vuoden, vuoden, kauden, viikon tai päivän ajanjaksoa koskevia Euroopan unionin laajuisia suorituskykytavoitteita;
- c) kehittää yhtenäistä Euroopan reittiverkon suunnittelua liitteen I mukaisesti;
- d) koordinoida radiotaajuuksia asetuksen (EY) N:o 551/2004 6 artiklan 4 kohdan b alakohdassa vaaditulla tavalla ja tämän asetuksen liitteen II mukaisesti;
- e) koordinoida toisiotutkakoodien jakamisprosessin parantamista liitteen III mukaisesti;
- f) organisoida toimintojen hallinnointi ja toteuttaminen ja huolehtia erityisesti keskitetyt ATFM-yksikön velvollisuuksista;
- g) soveltaa kokonaisvaltaista ja koordinoitua lähestymistapaa kaikkiin verkon suunnittelu- ja operatiivisiin toimiin, mukaan lukien sen yleisen suorituskyvyn seuranta ja parantaminen;
- h) avustaa verkkokriisien hallinnassa;
- i) tukea erilaisia operatiivisia sidosryhmiä ilmaliikenteen hallinnan ja/tai lennonvarmistuspalvelujen järjestelmien ja menettelyjen käyttöönottoon liittyvien velvoitteiden täyttämässä eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesti;
- j) avustaa yksiköitä, joiden tehtävänä on siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta tai poikkeamien analysointi, kyseisten yksiköiden pyytämällä tavalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 <sup>(1)</sup> soveltamisalaan kuuluvissa asioissa;

k) varmistaa koordinointi sellaisten muiden alueiden ja kolmansien maiden kanssa, jotka eivät osallistu verkon hallinnoijan työhön.

2. Verkon hallinnoijan on edesautettava suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän toteuttamista asetuksen (EU) N:o 691/2010 mukaisesti.

3. Tehtäviensä toteuttamiseksi verkon hallinnoijan on varmistettava

- a) työvälineiden ja prosessien saatavuus, toiminta ja jakaminen sekä johdonmukaisten tietojen saatavuus ja jakaminen yhteistyöhön perustuvan päätöksentekoprosessin tukemiseksi verkon tasolla, mukaan lukien muun muassa lentosuunnitelmien käsittelyjärjestelmät ja tiedonhallintajärjestelmät;
- b) operatiivisten sidosryhmien yhteistoiminnan helpottaminen ja koordinointi ja näiden sidosryhmien tukeminen suunnitelmien ja niihin liittyvien verkkotoimenpiteiden käyttöönotossa ja toteutuksessa yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon jälkeen;
- c) asianmukainen operatiivinen koordinointi sekä optimointi, yhteentoimivuus ja yhteenliitettävyys vastuualueellaan;
- d) verkkotoimintoihin liittyviä ICAOn asiakirjoja koskevien muutosehdotusten koordinointi;
- e) 20 artiklan mukainen raportointi kaikista operatiivisen suorituskyvyn osatekijöistä, mukaan lukien niukat resurssit;
- f) asianmukainen yhteydenpito muiden liikennemuotojen edustajiin.

4. Verkon hallinnoijan on vastattava eri toimintoihin liittyviin satunnaisiin tietopyyntöihin ja avunantoa, analysointia ja muita vastaavia lisätehtäviä koskeviin pyyntöihin komission tai viraston pyynnöstä.

#### 5 artikla

##### Verkon strategiasuunnitelma

1. Toimintansa ohjaamiseksi pitkällä aikavälillä verkon hallinnoijan on laadittava verkon strategiasuunnitelma, pidettävä se ajan tasalla ja toteuttava se. Suunnitelma on sovitettava yhteen asetuksen (EU) N:o 691/2010 7 artiklan 1 kohdassa säädettyjen viiteajanjaksojen kanssa. Siihen on sisällyttävä suorituskykysuunnitelma ja -tavoitteet seuraavalle viiteajanjaksolle ja siinä on hahmoteltava tulevien viiteajanjaksojen näkymiä.

2. Verkon strategiasuunnitelmassa on annettava liitteessä IV vahvistetut tiedot.

3. Verkon strategiasuunnitelman avulla on pyrittävä saavuttamaan verkkotoiminnoille asetuksessa (EU) N:o 691/2010 säädetty suorituskykytavoitteet.

<sup>(1)</sup> EUVL L 295, 12.11.2010, s. 35.

4. Verkon strategiasuunnitelma on päivitettävä tarpeen mukaan.

#### 6 artikla

##### Verkon operaatiosuunnitelma

1. Verkon strategiasuunnitelman toteuttamiseksi operatiivisella tasolla verkon hallinnoijan on laadittava verkon operaatiosuunnitelma.

2. Verkon operaatiosuunnitelmassa on annettava liitteessä V vahvistetut tiedot.

3. Verkon operaatiosuunnitelmassa on vahvistettava toimenpiteitä erityisesti 3–5 vuoden, vuoden, kauden, viikon tai päivän ajanjaksoa koskevien asetuksessa (EU) N:o 691/2010 säädettyjen Euroopan unionin laajusten suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi.

4. Verkon operaatiosuunnitelmaan on sisällyttävä sotilas-ilmailun vaatimukset, jos jäsenvaltiot sitä edellyttävät.

5. Verkon operaatiosuunnitelmaan on sisällyttävä Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelma ja vastaava suunnitelma radiotaajuuksia ja toisiotutkakoodeja varten.

6. Verkon operaatiosuunnitelmassa on yksilöitävä operatiiviset rajoitukset, pullonkaulat, parannustoimenpiteet sekä korjaavat tai lieventävät ratkaisut.

7. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, toiminnallisten ilmatilan lohkojen ja lentoasemien pitäjien on varmistettava, että niiden operaatiosuunnitelmat ovat linjassa verkon operaatiosuunnitelman kanssa. Verkon hallinnoijan on varmistettava verkon operaatiosuunnitelman johdonmukaisuus.

8. Verkon operaatiosuunnitelma on päivitettävä säännöllisesti ottaen huomioon verkkotoimintoihin liittyvissä tarpeissa ja vaatimuksissa tapahtunut kehitys.

#### 7 artikla

##### Verkon hallinnoijan toimivalta

1. Verkon hallinnoijan on tehtäviään suorittaessaan hyväksyttävä yksittäisiä toimenpiteitä yhteistyöhön perustuvan päätöksentekoprosessin tuloksena, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden velvollisuuksia. Osapuolten, joita toimenpiteet koskevat, on toteutettava ne.

2. Jos jäsenvaltioiden velvollisuudet estävät tällaisten yksittäisten toimenpiteiden hyväksymisen, verkon hallinnoijan on annettava tällaiset tapaukset komission käsiteltäviksi.

3. Verkon hallinnoijan on suositeltava toimenpiteitä myös muissa verkon suorituskyvyn kannalta olennaisissa kysymyksissä.

4. Verkon hallinnoijan on toteutettava vastuualueellaan toimenpiteitä, joilla pyritään varmistamaan asetuksen (EU) N:o 691/2010 9 artiklassa tarkoitettujen sovellettavien Euroopan unionin laajusten suorituskykytavoitteiden saavuttaminen.

5. Verkon hallinnoijan on kerättävä, yhdistettävä ja analysoitava kaikki liitteissä I–VI yksilöidyt merkitykselliset tiedot. Sen

on toimitettava tiedot pyynnöstä komissiolle, virastolle tai asetuksessa (EU) N:o 691/2010 säädetylle suorituskyvyn tarkastuselimelle.

#### 8 artikla

##### Suhteet operatiivisiin sidosryhmiin

1. Toteuttaakseen verkon suorituskyvyn seurantaan ja parantamiseen liittyvät tehtävänsä verkon hallinnoijan on kehitettävä 15 artiklassa säädettyt asianmukaiset työjärjestelyt operatiivisten sidosryhmien kanssa.

2. Operatiivisten sidosryhmien on varmistettava, että paikallisella tai toiminnallisen ilmatilan lohkon tasolla toteutetut toimenpiteet sopivat yhteen toimenpiteiden kanssa, joita on hyväksytty verkon tasolla yhteistyöhön perustuvan päätöksentekoprosessin kautta.

3. Operatiivisten sidosryhmien on toimitettava verkon hallinnoijalle liitteissä I–VI luetellut merkitykselliset tiedot noudattaen verkon hallinnoijan kanssa sovittuja määräaikoja ja tietojen täydellisyyttä tai tarkkuutta koskevia vaatimuksia.

4. Operatiiviset sidosryhmät, joita verkon hallinnoijan 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksymät yksittäiset toimenpiteet koskevat, voivat pyytää tällaisten toimenpiteiden uudelleentarkastelua viiden työpäivän kuluessa niiden hyväksymisestä. Uudelleentarkastelua koskeva pyyntö ei keskeytä yksittäisiä toimenpiteitä.

5. Verkon hallinnoijan on vahvistettava toimenpiteet tai muutettava niitä viiden työpäivän kuluessa tai 48 tunnin kuluessa, jos kyse on verkkokriisistä.

#### 9 artikla

##### Suhteet jäsenvaltioihin

1. Verkon hallinnoijan on tehtäviään suorittaessaan otettava asianmukaisesti huomioon jäsenvaltioiden velvollisuudet.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava verkon hallinnoijalle, jos niiden suvereniteetti tai velvollisuudet estävät yksittäisten toimenpiteiden hyväksymisen 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

3. Kun jäsenvaltiot osallistuvat verkkotoimintoihin liittyvien operatiivisten kysymysten käsittelyyn, ne ovat osa yhteistyöhön perustuvaa päätöksentekoprosessia ja niiden on pantava täytäntöön prosessissa sovitut tulokset kansallisella tasolla.

#### 10 artikla

##### Suhteet toiminnallisiin ilmatilan lohkoihin

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava tiivis yhteistyö ja koordinointi toiminnallisen ilmatilan lohkon ja verkon hallinnoijan välillä, muun muassa strategisen suunnittelun tasolla ja taktisessa päivittäisten virtojen ja kapasiteetin hallinnassa.

2. Operatiivisen yhteenliitettävyyden helpottamiseksi toiminnallisten ilmatilan lohkojen välillä verkon hallinnoijan on luotava, tiiviissä yhteistyössä kaikkien toiminnallisten ilmatilan lohkojen kanssa, yhdenmukaistetut prosessit, menettelyt ja rajapinnat, mukaan lukien muutokset verkon hallinnoijan toimiin liittyvissä näkökohdissa.



3. Toiminnallisessa ilmatilan lohossa yhteistyötä tekevien jäsenvaltioiden on varmistettava, että verkkotoimintoihin omaksutaan yhtenäinen kanta.

4. Toiminnallisessa ilmatilan lohossa yhteistyötä tekevien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on varmistettava, että verkkotoimintoihin liittyviin operatiivisiin kysymyksiin omaksutaan yhtenäinen kanta.

5. Jäsenvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on ennen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista toimittava yhteistyössä siten, että verkon hallinnoijan toimiin liittyviin kysymyksiin omaksutaan yhtenäinen kanta.

#### 11 artikla

### Siviili- ja sotilasviranomaisten välinen yhteistyö

1. Verkon hallinnoijan on varmistettava, että käytössä on asianmukaiset järjestelyt, jotka mahdollistavat riittävän koordinaation kansallisten sotilasviranomaisten kanssa ja tukevat tällaista koordinaointia.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava sotilasviranomaisten asianmukainen osallistuminen kaikkiin verkkotoimintoihin liittyviin toimiin.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sotilasilmailun lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat ja ilmatilan sotilaskäyttäjät ovat asianmukaisesti edustettuina kaikissa verkon hallinnoijan luomissa operatiivisissa työ- ja kuulemisjärjestelyissä.

4. Euroopan reittiverkon suunnittelutoiminto on toteutettava siten, ettei se vaikuta jäsenvaltioiden tekemiin ilmatilan varauksiin tai rajoituksiin yksinomaiseen tai erityiseen käyttöön. Verkon hallinnoijan on edistettävä ja koordinoitava ehdollisten reitien saatavuutta kyseisten alueiden läpi komission asetuksen (EY) N:o 2150/2005<sup>(1)</sup> mukaisesti.

#### 12 artikla

### Verkkotoimintoja koskevat yleiset vaatimukset

Verkon hallinnoijan on varmistettava, että liitteessä VI vahvistetut verkkotoimintoja koskevat yleiset vaatimukset täytetään. Kyseisiä vaatimuksia sovelletaan nimityspäätöksen hyväksymispäivästä, ja verkon hallinnoijan on noudatettava niitä viimeistään 12 kuukauden kuluttua nimityspäätöksen hyväksymispäivästä.

#### III LUKU

### VERKKOTOIMINTOJEN HALLINNOINTI

#### 13 artikla

### Yhteistyöhön perustuva päätöksenteko

1. Verkkotoimintoja on hallinnoitava yhteistyöhön perustavalla päätöksenteolla.

2. Yhteistyöhön perustuvaan päätöksentekoprosessiin on sisällyttävä:

- a) 14 artiklassa säädetty kuulemisprosessi;
- b) 15 artiklassa säädetyt yksityiskohtaiset työjärjestelyt ja toimintaprosessit.

3. Jotta voidaan hyväksyä verkkotoimintojen hallintoihin liittyviä toimenpiteitä ja seurata verkkotoimintojen suorituskykyä, verkon hallinnoijan on perustettava 16 artiklassa säädetty verkon hallintoneuvosto.

4. Jos verkon hallinnoija katsoo, että yksi tai useampi osapuoli haittaa sen toimintaa, asia on annettava verkon hallintoneuvoston ratkaistavaksi.

#### 14 artikla

### Kuulemisprosessi

1. On luotava prosessi jäsenvaltioiden ja operatiivisten sidosryhmien asianmukaisen ja säännöllisen kuulemisen järjestämiseksi.

2. Kuulemisissa on käsiteltävä 15 artiklassa säädettyjä yksityiskohtaisia työjärjestelyjä, verkon strategiasuunnitelmaa, verkon operaatiosuunnitelmaa, suunnitelmien toteuttamisessa saavutettua edistystä, komissiolle annettavia raportteja ja operatiivisia kysymyksiä tarpeen mukaan.

3. Kuulemisprosessi voi vaihdella yksittäisen verkkotoiminnon luonteen mukaan. Jotta voidaan varmistaa sääntelykysymysten käsittely, jäsenvaltiot on tarvittaessa otettava mukaan prosessiin.

4. Jos sidosryhmät pitävät kuulemista riittämättömänä, asiaa on ensin käsiteltävä yksittäisen toiminnon tasolla perustetussa kuulemisjärjestelyssä. Jos asiaa ei voida ratkaista yksittäisen toiminnon tasolla, se annetaan verkon hallintoneuvoston ratkaistavaksi.

#### 15 artikla

### Yksityiskohtaiset työjärjestelyt ja toimintaprosessit

1. Verkon hallinnoijan on laadittava suunnittelua ja operatiivisten kysymysten käsittelyä varten yksityiskohtaiset työjärjestelyt ja toimintaprosessit, joissa otetaan erityisesti huomioon liitteissä I–VI eriteltyt yksittäisten verkkotoimintojen erityispiirteet ja vaatimukset.

2. Verkon hallinnoijan on varmistettava, että yksityiskohtaisiin työjärjestelyihin ja toimintaprosesseihin sisältyy asianomaisten osapuolten ilmoittamista koskevia sääntöjä.

3. Yksityiskohtaisissa työjärjestelyissä ja toimintaprosesseissa on noudatettava palveluntarjonnan ja sääntelykysymysten eriyttämistä ja varmistettava jäsenvaltioiden osallistuminen tarvittaessa.

#### 16 artikla

### Verkon hallintoneuvosto

1. Verkon hallintoneuvosto

- a) vahvistaa verkon strategiasuunnitelman ennen sen hyväksymistä asetuksen (EY) N:o 549/2004 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti;
- b) hyväksyy 3–5-vuotiset ja vuotiset verkon operaatiosuunnitelmat;

<sup>(1)</sup> EUVL L 342, 24.12.2005, s. 20.

- c) hyväksyy verkkotoimintoja koskevat yhteistyöhön perustuvat päätöksentekoprosessit, kuulemisprosessit sekä yksityiskohtaiset työjärjestelyt ja toimintaprosessit saatuaan myönteisen lausunnon yhtenäisen ilmatilan komitealta;
- d) hyväksyy 18 artiklan 4 kohdassa säädetyn Euroopan ilmailukenteen kriisin koordinoituyksikön työjärjestyksen saatuaan myönteisen lausunnon yhtenäisen ilmatilan komitealta;
- e) seuraa suunnitelmien toteuttamisen edistymistä ja käsittelee mahdollisia poikkeamia alkuperäisistä suunnitelmista;
- f) seuraa operatiivisten sidosryhmien kuulemisprosessia;
- g) seuraa verkkotoimintojen hallintaan liittyviä toimia;
- h) seuraa verkkokriiseihin liittyvää verkon hallinnoijan toimintaa;
- i) hyväksyy 20 artiklassa tarkoitetun vuosikertomuksen. Kertomuksessa on käsiteltävä muun muassa verkon strategia-suunnitelman ja verkon operaatiosuunnitelman toteuttamista;
- j) käsittelee asiat, joita ei ole ratkaistu yksittäisten verkkotoimintojen tasolla;
- k) arvioi, onko verkon hallinnoijalla asianmukaiset toimivaltuudet ja resurssit ja onko se riittävän puolueeton, jotta se voi riippumattomasti toteuttaa sille annetut tehtävät, mukaan lukien turvallisuus-, vastuu- ja poikkeusjärjestelyt;
- l) vahvistaa verkon hallinnoijan vuotuisen talousarvion saatuaan myönteisen lausunnon yhtenäisen ilmatilan komitealta;
- m) hyväksyy työjärjestyksensä saatuaan myönteisen lausunnon yhtenäisen ilmatilan komitealta;
- n) käsittelee kaikkia muita merkityksellisinä pitämiään kysymyksiä.

2. Verkon hallintoneuvoston äänivaltaisia jäseniä ovat seuraavat:

- a) yksi lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien edustaja perustettua tai perustettavaa toiminnallista ilmatilan lohkoa kohden siten, että kaikilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajilla on yhteensä neljä ääntä;
- b) neljä kaupallisten ja ei-kaupallisten ilmatilan siviilikäyttäjien edustajaa;
- c) kaksi lentoasemien pitäjien edustajaa;
- d) kaksi sotilasviranomaisten edustajaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajina ja ilmatilan käyttäjinä.

3. Verkon hallintoneuvoston jäseniä ovat myös seuraavat:

- a) puheenjohtaja, joka nimitetään teknisen pätevyyden ja kokemuksen perusteella komission ehdotuksesta, joka perustuu erityisesti verkon hallintoneuvoston äänivaltaisten jäsenten ehdotuksiin, ja kun on saatu myönteinen lausunto yhtenäisen ilmatilan komitealta;
- b) yksi komission edustaja;
- c) yksi Eurocontrolin edustaja;
- d) yksi verkon hallinnoijan edustaja.

4. Kullakin jäsenellä on yksi varajäsen.

5. Verkon hallintoneuvoston äänivaltaiset jäsenet nimitetään edustamiensa organisaatioiden ehdotuksesta kun on saatu myönteinen lausunto yhtenäisen ilmatilan komitealta.

6. Komissio voi nimittää riippumattomia ja tunnustettuja asiantuntijoita neuvonantajiksi, jotka toimivat henkilökohtaisessa ominaisuudessa ja edustavat laajasti verkkotoimintojen merkittäviin näkökohtiin liittyviä aloja. Verkon hallinnoijan toimintaan osallistuvat valtiot voivat ehdottaa asiantuntijoita.

7. Edellä 3 kohdan a, b ja c alakohdassa luetelluilla jäsenillä on oikeus hylätä ehdotukset, jotka

- a) vaikuttavat jäsenvaltioiden suvereniteettiin ja velvollisuuksiin, etenkin yleisen järjestyksen, yleisen turvallisuuden ja puolustuskyksymysten osalta, siten kuin asetuksen (EY) N:o 549/2004 13 artiklassa vahvistetaan;
- b) verkon hallintoneuvoston toiminnan yhteensopivuuteen tämän asetuksen päämäärien ja tavoitteiden kanssa;
- c) verkon hallintoneuvoston puolueettomuuteen ja tasapuolisuuteen.

8. Verkon hallintoneuvosto hyväksyy 1 kohdassa tarkoitetut asiakirjat äänivaltaisten jäsentensä yksinkertaisella enemmistöllä.

9. Jos verkon kannalta merkittäviä kysymyksiä ei saada ratkaistua, verkon hallintoneuvoston on annettava asia komission käsiteltäväksi jatkotoimia varten. Komissio antaa asian tiedoksi yhtenäisen ilmatilan komitealle.

#### 17 artikla

#### **Yhtenäisen ilmatilan komitean asema**

1. Verkon hallinnoijan on annettava sääntelykysymykset komission käsiteltäväksi, ja komissio antaa asian tiedoksi yhtenäisen ilmatilan komitealle.

2. Yhtenäisen ilmatilan komitea antaa lausuntonsa:

- a) verkon hallinnoijan nimittämisestä;
- b) verkon hallintoneuvoston puheenjohtajan nimittämisestä;

- c) verkon hallintoneuvoston äänivaltaisten jäsenten nimittämisestä;
- d) verkon hallintoneuvoston työjärjestyksestä;
- e) verkon strategiasuunnitelmasta ja erityisesti suunnitelman tavoitteista varhaisessa vaiheessa;
- f) verkon hallinnoijan vuotuisesta talousarviosta;
- g) Euroopan ilmaliikenteen kriisien koordinoituyksikön työjärjestyksestä;
- h) verkkotoimintoja koskevasta yhteistyöhön perustuvista päätöksentekoprosesseista, kuulemisprosesseista sekä yksityiskohtaisista työjärjestelyistä ja toimintaprosesseista.
3. Yhtenäisen ilmatilan komitea voi ilmoittaa asiasta komissiolle, kun verkon hallintoneuvosto ei saa ratkaistua verkon kannalta merkittävää kysymystä.

## IV LUKU

## VERKKOKRIISIEN HALLINTA

## 18 artikla

**Euroopan ilmaliikenteen kriisien koordinoituyksikön perustaminen**

1. Verkkokriisien hallintaa tuetaan perustamalla Euroopan ilmaliikenteen kriisien koordinoituyksikkö (European Aviation Crisis Coordination Cell, EACCC).
2. EACCC:n pysyvinä jäseninä ovat yksi neuvoston puheenjohtajavaltiona toimivan jäsenvaltion edustaja, yksi komission edustaja, yksi viraston edustaja, yksi Eurocontrolin edustaja, yksi sotilasviranomaisten edustaja, yksi lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien edustaja, yksi lentoasemien edustaja ja yksi ilmatilan käyttäjien edustaja.
3. EACCC:n kokoonpanoa voidaan tapauskohtaisesti täydentää asiantuntijoilla kulloisenkin kriisin mukaan.
4. EACCC laatii työjärjestyksensä verkon hallintoneuvoston hyväksyttäväksi.
5. Verkon hallinnoijan on annettava käyttöön EACCC:n perustamisen ja toiminnan vaatimat resurssit.

## 19 artikla

**Verkon hallinnoijan ja EACCC:n velvollisuudet**

1. Verkon hallinnoija vastaa EACCC:n toiminnan aloittamisesta ja päättämisestä yhteistoiminnassa EACCC:n jäsenten kanssa.
2. Verkon hallinnoija vastaa EACCC:n tuella
- a) verkkokriisin johdosta toteutettavien toimien hallinnan koordinoimista EACCC:n työjärjestyksen mukaisesti, mukaan lukien tiivis yhteistyö jäsenvaltioiden vastaavien rakenteiden kanssa;

- b) valmiussuunnitelmien käyttöönoton tukemisesta ja koordinoimista jäsenvaltioiden tasolla;
- c) lieventävien toimenpiteiden määrittelystä verkon tasolla, jotta voidaan turvata viiveetön reagointi tällaisiin verkkokriisitilanteisiin ja suojata ja varmistaa verkon jatkuva ja turvallinen toiminta. Tätä varten verkon hallinnoija
- i) seuraa verkon tilaa ympäri vuorokauden verkkokriisien varalta;
- ii) varmistaa tehokkaan tiedonhallinnan ja tiedotuksen levittämällä tarkkoja, ajan tasalla olevia ja johdonmukaisia tietoja, joilla tuetaan riskinhallintaperiaatteiden ja -prosessien soveltamista päätöksentekoprosesseissa;
- iii) helpottaa kyseisten tietojen järjestelmällistä kokoamista ja keskitettyä tallentamista;
- d) kriisin lieventämisen tukemiseen liittyvien lisämahdollisuuksien tuomisesta komission, viraston tai jäsenvaltioiden, tapauksen mukaan, tietoon, mukaan lukien yhteydenpito sellaisten muiden liikennemuotojen toiminnanharjoittajien kanssa, jotka voivat yksilöidä ja toteuttaa eri liikennemuodot yhdistäviä ratkaisuja;
- e) verkon toiminnan palautumisen ja kestävyuden seurannasta ja siitä raportoinnista.

## V LUKU

## SEURANTA, RAPORTOINTI JA VALVONTA

## 20 artikla

**Seuranta ja raportointi**

1. Verkon hallinnoijan on perustettava prosessi, jossa seurataan jatkuvasti
- a) verkon operatiivista suorituskykyä;
- b) operatiivisten sidosryhmien ja valtioiden toteuttamia toimenpiteitä ja niillä saavutettua suorituskykyä;
- c) kunkin tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan toiminnon toimivuutta ja tehokkuutta.
2. Jatkuvassa seurannassa on havaittava mahdolliset poikkeamat verkon strategiasuunnitelmasta ja verkon operaatiosuunnitelmasta. Operatiivisten sidosryhmien on avustettava verkon hallinnoijaa tässä tehtävässä suorittamalla tiettyjä tehtäviä, mukaan lukien, muttei ainoastaan, tietojen antaminen.
3. Verkon hallinnoijan on raportoitava vuosittain komissiolle ja virastolle tehtäviensä täyttämiseksi toteuttamistaan toimenpiteistä. Raportissa on käsiteltävä yksittäisiä verkkotoimintoja sekä koko verkon tilannetta, ja sen on liityttävä tiiviisti verkon strategiasuunnitelman ja verkon operaatiosuunnitelman sisältöön. Komissio antaa raportin tiedoksi yhtenäisen ilmatilan komitealle.

## 21 artikla

**Verkon hallinnoijan valvonta**

Komissio, jota avustaa virasto turvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä, varmistaa verkon hallinnoijan valvonnan erityisesti tähän asetukseen ja muuhun unionin lainsäädäntöön sisältyvien vaatimusten osalta. Komissio raportoi valvonnasta vuosittain tai kun yhtenäisen ilmatilan komitea sitä erikseen pyytää.

## VI LUKU

**LOPPUSÄÄNNÖKSET**

## 22 artikla

**Suhteet kolmansiin maihin**

Kolmannet maat ja niiden operatiiviset sidosryhmät voivat osallistua verkon hallinnoijan toimintaan.

## 23 artikla

**Verkon hallinnoijan rahoitus**

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet verkon hallinnoijan vastuulle annettujen verkkotoimintojen rahoittamiseksi lennonvarmistusmaksujen pohjalta. Verkon hallinnoijan on määritettävä kustannuksensa läpinäkyvällä tavalla.

## 24 artikla

**Korvausvastuu**

Verkon hallinnoijalla on oltava käytössään järjestely tehtäviensä hoitamiseen liittyvien vastuiden kattamiseksi. Menettelyn, jolla vakuutusturva toteutetaan, on oltava oikeassa suhteessa kyseen tuleviin mahdollisiin tappioihin ja vahinkoihin nähden, ja siinä on otettava huomioon verkon hallinnoijan oikeudellinen asema ja sen käytettävissä olevat yksityiset vakuutusjärjestelyt.

## 25 artikla

**Uudelleentarkastelu**

Komissio tarkastelee verkkotoimintojen toteuttamisen tehokkuutta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2013 ja säännöllisesti tämän jälkeen, ottaen huomioon asetuksessa (EU) N:o 691/2010 säädetyt suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän viiteajanjaksot.

## 26 artikla

**Asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttaminen**

Muutetaan asetus (EU) N:o 691/2010 seuraavasti:

1) Lisätään 3 artiklan 3 kohtaan m alakohta seuraavasti:

”m) verkon hallinnoijan suorituskyvysuunnitelman arviointi, mukaan lukien sen yhdenmukaisuus Euroopan unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.”

2) Lisätään 5 a artikla seuraavasti:

”5 a artikla

**Verkon hallinnoija**

1. Komission asetuksen (EU) N:o 677/2011 (\*) 3 artiklalla perustetun verkon hallinnoijan on toteutettava seuraavat suorituskyvyn kehittämisjärjestelmään liittyvät tehtävät:

- a) komission tukeminen antamalla asianmukaisia tietoja Euroopan unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden valmistelua varten ennen viiteajanjaksojen alkua ja seuranta varten viiteajanjaksojen aikana. Verkon hallinnoijan on erityisesti tuotava komission tietoon kaikki operatiivisen suorituskyvyn merkittävät ja pysyvät heikkenemiset;
- b) kaikkien liitteessä IV lueteltujen tietojen antaminen komission käyttöön 20 artiklan 5 kohdan mukaisesti;
- c) jäsenvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tukeminen suorituskykytavoitteiden saavuttamisessa viiteajanjaksojen aikana;
- d) suorituskyvysuunnitelman laatiminen hyväksyttäväksi osana verkon strategiasuunnitelmaa ennen kunkin viiteajanjakson alkua. Suorituskyvysuunnitelman on oltava julkinen ja siihen on sisällyttävä
  - i) ympäristötehokkuustavoite, joka on yhdenmukainen Euroopan unionin laajuisten suorituskykytavoitteen kanssa koko viiteajanjakson ajalta ja sisältää vuotuiset arvot seuranta varten;
  - ii) muiden suorituskyvyn kannalta keskeisten osa-alueiden suorituskykytavoitteet, jotka ovat yhdenmukaisia Euroopan unionin laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa koko viiteajanjakson ajalta ja sisältävät vuotuiset arvot seuranta varten;
  - iii) kuvaus tavoitteiden saavuttamiseksi suunnitelluista toimista;
  - iv) tarvittaessa tai jos komissio niin päättää, uusia keskeisiä suorituskykyindikaattoreita ja -tavoitteita.

(\*) EUVL L 185, 15.7.2011, s. 1.”

3) Lisätään 17 artiklaan 2 a kohta seuraavasti:

”2 a. Komissio seuraa verkon hallinnoijan suorituskyvysuunnitelman täytäntöönpanoa. Jos tavoitteita ei saavuteta viiteajanjaksolla, komissio toteuttaa suorituskyvysuunnitelmaa eritellyt asianmukaiset toimenpiteet tilanteen korjaamiseksi. Tätä tarkoitusta varten on käytettävä suorituskyvysuunnitelman vuotuisia arvoja.”

4) Korvataan liitteessä III oleva 3 ja 4 kohta seuraavasti:

**”3. Ympäristö**

Reittisuunnittelu: Ei sovelleta ensimmäisellä viiteajanjaksolla. Toisella viiteajanjaksolla arvioidaan suorituskyvysuunnitelmassa käytetty reittisuunnittelua koskeva menettely ja sen yhdenmukaisuus verkon hallinnoijan kehittämisen Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman laatimisprosessin kanssa.

#### 4. Kapasiteetti

Viivästysten taso: Suorituskyky suunnitelmissa käytetyn reitin ilmailukäyttöolosuhteiden säätelemistä johtuvan viivästysten ennustetun tason vertaaminen Eurocontrolin kapasiteetinsuunnitteluprosessista ja verkon hallinto-osaston operaatiosuunnitelmasta saatuun viitearvoon.”

*27 artikla*

#### **Voimaantulo**

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenäkymmentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 7 päivänä heinäkuuta 2011.

*Komission puolesta*  
José Manuel BARROSO  
*Puheenjohtaja*

---



## LIITE I

## EUROOPAN REITTIVERKON SUUNNITTELUTOIMINTO

## A OSA

## Tavoite

1. Euroopan reittiverkon suunnittelutoiminnon tavoitteena on
  - a) toteuttaa Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelma ilmailukenttien turvallisen ja tehokkaan toiminnan varmistamiseksi ottaen asianmukaisesti huomioon ympäristövaikutukset;
  - b) helpottaa Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman puitteissa sellaisen ilmatilan rakenteen kehittämistä, joka tarjoaa vaaditun turvallisuuden, kapasiteetin, joustavuuden, mukautuvuuden, ympäristötehokkuuden ja nopeiden lennonvarmistuspalvelujen saumattoman tarjonnan tason ottaen asianmukaisesti huomioon turvallisuus- ja puolustustarpeet;
  - c) varmistaa Euroopan reittiverkon alueellinen yhteenliitettävyyden ja yhteentoimivuuden ICAOn EUR-alueella ja sen viereisten ICAO-alueiden kanssa.
2. Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelma on laadittava yhteistyöhön perustuvan päätöksentekoprosessin pohjalta. Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelma muodostaa verkon operaatiosuunnitelman Euroopan reittiverkon suunnittelua (ERND) koskevan osan, ja siinä esitetään verkon strategiasuunnitelman ERND-osan toteuttamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt.
3. Jäsenvaltiot vastaavat edelleen ilmatilan rakenteiden yksityiskohtaisesta kehittämisestä, hyväksymisestä ja perustamisesta vastuullaan olevassa ilmatilassa.

## B OSA

## Suunnitteluperiaatteet

1. Verkon hallinnoijan, jäsenvaltioiden, kolmansien maiden, ilmatilan käyttäjien, toiminnallisten ilmatilan lohkojen sekä toiminnallisten ilmatilan lohkojen osina tai itsenäisesti toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on laadittava yhteistyöhön perustuvaa päätöksentekoprosessia käyttäen Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelma soveltaen tässä liitteessä vahvistettuja ilmatilan suunnittelun periaatteita, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden omaa ilmatilaansa koskevaa suvereniteettia eikä yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustuskykyyn liittyviä jäsenvaltioiden tarpeita. Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman on täytettävä verkon hallinnoijalle suorituskyvyn kehittämisjärjestelmässä asetetut suorituskykytavoitteet.
2. Yhteistyöhön perustuvaa päätöksentekoprosessia on tuettava asianmukaisilla pysyvillä yksityiskohtaisilla työjärjestelyillä, joista verkon hallinnoija päättää asiantuntijatasolla kaikkia sidosryhmiä kuullen. Kuulemiset järjestetään Euroopan reittiverkon suunnittelutoiminnon tarpeita vastaavin määräajoin.
3. Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman liitettävyyden varmistamiseksi verkon hallinnoijan ja jäsenvaltioiden on otettava kolmannet maat mukaan yhteistyöhön perustuvaan päätöksentekoprosessiin 22 artiklan mukaisesti. On varmistettava asianmukainen yhteistyö yhtäältä verkon hallinnoijan ja sen Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman laatimista tukevien asiantuntijatasoisten yksityiskohtaisten työjärjestelyjen ja toisaalta sellaisten asianmukaisten ICAOn asiantuntijatasoisten työjärjestelyjen välillä, joissa käsitellään reittiverkon parannuksia rajapinnassa.
4. Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelma on pidettävä jatkuvasti ajan tasalla ja siinä on otettava huomioon kaikki osatekijät, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että Euroopan ilmatilaa kehitetään yhtenä kokonaisuutena ja että se täyttää sovellettavat suorituskykytavoitteet.
5. Suunnitelmaan on sisällyttävä
  - a) yhteiset yleiset periaatteet, joita täydennetään ilmatilan suunnittelua koskevilla teknisillä eritelmillä;
  - b) sotilasilmailun ilmatilavaatimukset;
  - c) sovittu Euroopan reittiverkko ja, jos toteutettavissa, vapaiden reittien ilmatilarakenne, joka on suunniteltu täyttämään kaikki käyttäjien tarpeet ja jossa käsitellään yksityiskohtaisesti kaikkia ilmatilan muutoshankkeita;

- d) reittiverkon ja vapaiden reittien ilmatilan käyttösäännöt ja käytettävyys;
  - e) suositeltu ATS-ilmatilarakennetta tukeva lennonjohdon sektorijako, jonka suunnittelevat, josta päättävät ja jonka toteuttavat jäsenvaltiot;
  - f) ilmatilan hallinnan suuntaviivat;
  - g) yksityiskohtainen kehittämissaikataulu;
  - h) aikataulu yhteiselle julkaisu- ja toteutusjaksolle verkon operaatiosuunnitelman kautta;
  - i) yleiskatsaus verkon nykyisestä ja odotetusta tilanteesta, mukaan lukien nykyisten ja sovitettujen suunnitelmien pohjalta odotettu suorituskyky.
6. Verkon hallinnoijan on varmistettava, että kaikkiin toimiin sisältyy asianmukaiset järjestelyt, joilla mahdollistetaan siviili- ja sotilastoiminnan yhteensovittaminen yhteistyöhön perustuvassa päätöksentekoprosessissa.
7. Verkon hallinnoijan, jäsenvaltioiden, toiminnallisten ilmatilan lohkojen sekä toiminnallisten ilmatilan lohkojen osina tai itsenäisesti toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on varmistettava sovitettujen ilmatilan suunnitteluhankkeiden johdonmukainen integrointi Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmaan; tästä on sovitettava yhteistyöhön perustuvassa päätöksentekoprosessissa.
8. Jäsenvaltioiden ja toiminnallisten ilmatilan lohkojen on varmistettava ennen kansallisten tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen ilmatilan suunnitteluhankkeiden toteuttamista, että hankkeet ovat yhteensopivia ja yhdenmukaisia Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman kanssa ja niitä koordinoidaan niiden valtioiden kanssa, joihin ne vaikuttavat, sekä verkon hallinnoijan kanssa.
9. Hankkeiden muutoksiin, jotka edellyttävät yhteensopivuuden tarkastamista ja jotka on annettava verkon hallinnoijan tietoon, sisältyvät muun muassa seuraavat:
- a) muutokset reitin linjauksessa;
  - b) muutokset reitin suunnassa;
  - c) muutokset reitin käyttötarkoituksessa;
  - d) vapaiden reittien ilmatilan kuvaus, mukaan lukien siihen liittyvät käyttösäännöt;
  - e) reittien käyttösäännöt ja käytettävyys;
  - f) muutokset sektorin pysty- tai vaakarajoissa;
  - g) merkitsevien pisteiden lisääminen tai poistaminen;
  - h) muutokset maiden rajat ylittävässä ilmatilan käytössä;
  - i) muutokset merkitsevien pisteiden koordinaateissa;
  - j) tiedonsiirtoon vaikuttavat muutokset;
  - k) ilmailukäsikirjassa julkaistuihin tietoihin vaikuttavat muutokset;
  - l) muutokset, jotka vaikuttavat ilmatilan suunnittelua ja käyttöä koskeviin sopimuskirjeisiin.
10. Verkon hallinnoijan ja jäsenvaltioiden on laadittava tähän liitteeseen liittyen ja yhteistyöhön perustuvaa päätöksentekoprosessia käyttäen yhteisiä ehdotuksia asiaa koskeviin ICAOn asiakirjoihin tehtävistä muutoksista. Erityisesti aavan meren yläpuolella kulkevia ATS-reittejä koskeviin ICAOn asiakirjoihin tehtäviin muutoksiin jäsenvaltioiden on sovellettava asiaa koskevia ICAOn koordinoitimenettelyjä.
11. Verkon hallinnoijan, jäsenvaltioiden, ilmatilan käyttäjien, lentoasemien pitäjien, toiminnallisten ilmatilan lohkojen sekä toiminnallisten ilmatilan lohkojen osina tai itsenäisesti toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on jatkuvasti tarkistettava Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmaa yhteistyöhön perustuvassa päätöksentekoprosessissa ilmatilaan kohdistuvien uusien tai muuttuvien tarpeiden huomioon ottamiseksi. Jatkuva koordinointi sotilasviranomaisten kanssa on varmistettava.

## C OSA

**Ilmatilan suunnittelun periaatteet**

1. Laatiessaan Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmaa yhteistyöhön perustuvassa päätöksentekoprosessissa verkon hallinnoijan, jäsenvaltioiden, kolmansien maiden, toiminnallisten ilmatilan lohkojen sekä toiminnallisten ilmatilan lohkojen osina tai itsenäisesti toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on noudatettava seuraavia ilmatilan suunnittelun periaatteita:
  - a) Ilmatilan rakenteiden perustamisen ja konfiguraation on perustuttava operatiivisiin vaatimuksiin kansallisista tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen rajoista taikka lentotiedotusalueiden rajoista riippumatta, eikä niiden tarvitse välttämättä olla sidoksissa ylä- ja alailmatilan jakopintaan.
  - b) Ilmatilan rakenteiden suunnittelun on oltava läpinäkyvä prosessi, josta käyvät ilmi tehdyt päätökset ja niiden perustelut ja jossa otetaan huomioon kaikkien käyttäjien tarpeet ja sovitetaan yhteen turvallisuus-, kapasiteetti- ja ympäristönäkökohdat ottaen asianmukaisesti huomioon sotilasilmailuun ja kansalliseen turvallisuuteen liittyvät tarpeet.
  - c) Nykyistä ja ennustettua liikenteen kysyntää verkossa ja paikallisella tasolla sekä suorituskykytavoitteita on käytettävä Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelman lähtötietoina tärkeimpien liikennevirtojen ja lentoasemien tarpeiden täyttämiseksi.
  - d) On varmistettava vertikaalinen ja horisontaalinen liitettävyyden, mukaan lukien lähi- ja lähestymisalueen ilmatila ja ilmatilan rakenne rajapinnassa.
  - e) Lennot on voitava toteuttaa reittilentovaiheessa käyttäjien toivomia reittejä ja lentoprofiileja noudattaen tai mahdollisimman lähellä niitä.
  - f) Sidosryhmiltä, joilla on operatiivisia vaatimuksia kyseessä olevalla alueella, saadut ilmatilan rakenteita koskevat ehdotukset, mukaan lukien vapaiden reittien ilmatila, useat reittivaihtoehdot ja ehdolliset reitit, on hyväksyttävä arvioitaviksi ja mahdollisesti edelleen kehitettäväksi.
  - g) Ilmatilan rakenteiden suunnittelussa, mukaan lukien vapaiden reittien ilmatila ja lennonjohtosektorit, on otettava huomioon sellaisiin toimiin osoitetut olemassa olevat tai ehdotetut ilmatilan rakenteet, jotka edellyttävät ilmatilan varaamista tai rajoittamista. Tästä syystä on perustettava ainoastaan sellaisia rakenteita, jotka sopivat yhteen ilmatilan joustavan käytön soveltamisen kanssa. Tällaiset rakenteet on yhdenmukaistettava mahdollisimman laajassa mitassa koko Euroopan verkon alueella.
  - h) Lennonjohtosektoreiden suunnittelu on aloitettava pyydetyn reitin tai liikennevirran linjauksista iteratiivisessa prosessissa, jolla varmistetaan reittien tai virtojen ja sektoreiden yhteensopivuus.
  - i) Lennonjohtosektorit on suunniteltava siten, että mahdollistetaan sellaisten sektorikonfiguraatioiden luominen, jotka täyttävät liikennevirtojen tarpeet ja ovat mukautettavissa ja oikeassa suhteessa muuttuvaan liikenteen kysyntään.
  - j) Palveluntarjontaa koskevat sopimukset on tehtävä tapauksissa, joissa lennonjohtosektorit on operatiivisista syistä suunniteltava kansallisten tai toiminnallisten ilmatilan lohkojen rajojen taikka lentotiedotusalueiden rajojen yli.
2. Verkon hallinnoijan, jäsenvaltioiden, toiminnallisten ilmatilan lohkojen sekä toiminnallisten ilmatilan lohkojen osina tai itsenäisesti toimivien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on varmistettava yhteistyöhön perustuvaa päätöksentekoprosessia käyttäen, että ilmatilan käyttöön ja kapasiteetin hallintaan sovelletaan seuraavia periaatteita:
  - a) Ilmatilan rakenteet on suunniteltava siten, että helpotetaan ilmatilan joustavaa ja oikein ajoitettua käyttöä ja hallintaa reititysvaihtoehtojen, liikennevirtojen, sektorikonfiguraatiojärjestelyjen ja muiden ilmatilan rakenteiden konfiguroinnin osalta.
  - b) Ilmatilan rakenteiden puitteissa olisi voitava perustaa uusia reittivaihtoehtoja ja varmistaa samalla niiden yhteentoimivuus (kapasiteettinäkökohdat ja sektorisuunnittelun rajoitukset).

## D OSA

**Suorituskykyvaikutusten jatkuva seuranta verkon tasolla**

1. Suorituskyvyn jatkuvan parantumisen varmistamiseksi verkon hallinnoija, tiiviissä yhteistyössä valtioiden, toiminnallisten ilmatilan lohkojen ja operatiivisten sidosryhmien kanssa, tarkastelee säännöllisesti uudelleen toteutettujen ilmatilan rakenteiden toimivuutta.

2. Uudelleentarkastelu koskee muun muassa seuraavia näkökohtia:

- a) liikenteen kysynnän kehitys;
  - b) kapasiteetin ja lentojen tehokkuuden suorituskyky sekä valtion, toiminnallisen ilmatilan lohkon tai verkon tasolla esiintyvät rajoitukset;
  - c) ilmatilan käyttöön liittyvien näkökohtien kehitys sekä siviili- että sotilasnäkökulmasta;
  - d) sektorijaon kehitys ja käytetyt sektorikonfiguraatiot;
  - e) ilmatilan rakenteiden eheyden ja jatkuvuuden kehitys;
  - f) sellaisten tapausten ilmoittaminen komissiolle, joiden osalta vaadittu korjaava toimi ei kuulu verkon hallinnoijien toimivaltaan.
-

## LIITE II

## RADIOTAAJUUSTOIMINTO

## A OSA

## Toiminnon toteuttamista koskevat vaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä pätevä henkilö, viranomainen tai organisaatio kansalliseksi taajuushallinnoijaksi, jonka vastuulla on varmistaa, että taajuusjaot tehdään, niitä muutetaan ja ne vapautetaan tämän asetuksen mukaisesti. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ja verkon hallinnoijalle taajuushallinnoijien nimet ja osoitteet viimeistään neljän kuukauden kuluttua tämän asetuksen hyväksymisestä.
2. Verkon hallinnoijan on valmisteltava ja koordinoitava verkkoon liittyviä strategisia taajuusnäkökohtia, jotka on dokumentoitava asianmukaisesti verkon strategiasuunnitelmassa ja verkon operaatiosuunnitelmassa. Verkon hallinnoijan on avustettava komissiota ja jäsenvaltioita yhteisten ilmailua koskevien kantojen muodostamisessa kun jäsenvaltioiden kantoja koordinoidaan kansainvälisillä foorumeilla, etenkin Euroopan radio-, tele- ja postihallintojen yhteistyökongressissa (CEPT) ja Kansainvälisessä televiestintäliitossa (ITU).
3. Verkon hallinnoijan on yhden tai useamman kansallisen taajuushallinnoijan pyynnöstä toteutettava toimia komission ja CEPT:n kanssa mahdollisten huolenaiheiden ratkaisemiseksi muiden toimialojen kanssa.
4. Kansallisten taajuushallinnoijien on raportoitava verkon hallinnoijalle Euroopan ilmailuverkkoon vaikuttavista radiohäiriötapauksista. Verkon hallinnoijan on tallennettava tapauksia koskevat tiedot ja tuettava niiden arviointia. Verkon hallinnoijan on yhden tai useamman kansallisen taajuushallinnoijan pyynnöstä koordinoitava tai annettava tukea, jota mahdollisesti tarvitaan tällaisten tapausten ratkaisemiseksi tai lieventämiseksi, mukaan lukien komission ja CEPT:n kanssa toteutettavat toimet.
5. Verkon hallinnoijan on kehitettävä keskusrekisteri, joka on suunniteltu kaikkien 14 kohdassa kuvailtujen radiotaajuusjakoa koskevien tietojen tallentamiseen, ja pidettävä rekisteriä yllä.
6. Jäsenvaltioiden on hyödynnettävä keskusrekisteriä taajuusjaon rekisteröintiä koskevien hallinnollisten velvollisuuksiensa täyttämiseksi ICAOta kohtaan.
7. Verkon hallinnoijan ja kansallisten taajuushallinnoijien on kehitettävä ja parannettava taajuushallinnon menettelyjä, suunnittelukriteerejä, tietokokonaisuuksia ja prosesseja yleisen ilmailukenteen radiotaajuuksien käytön ja varaamisen optimoimiseksi. Verkon hallinnoijan on yhden tai useamman jäsenvaltion pyynnöstä ehdotettava näitä edelleen alueellisella tasolla.
8. Jos taajuusjakoa tarvitaan, hakijan on esitettävä pyyntö asianomaiselle kansalliselle taajuushallinnoijalle ja sisällytettävä siihen kaikki merkitykselliset tiedot ja perustelut.
9. Kansallisten taajuushallinnoijien ja verkon hallinnoijan on arvioitava taajuuspyynnöt ja asetettava ne tärkeysjärjestykseen operatiivisten vaatimusten ja sovittujen kriteerien perusteella. Lisäksi verkon hallinnoijan on määritettävä niiden vaikutus verkkoon yhteistyössä kansallisten taajuushallinnoijien kanssa. Verkon hallinnoijan on vahvistettava kriteerit kansallisia taajuushallinnoijia kuultuaan 12 kuukauden kuluessa tämän asetuksen hyväksymisestä ja tämän jälkeen ylläpidettävä ja päivitettävä niitä tarpeen mukaan.
10. Jos verkkoon kohdistuu vaikutuksia, verkon hallinnoijan on yksilöitävä sopiva taajuus (taajuudet) pyynnön täyttämiseksi, ottaen huomioon seuraavat vaatimukset:
  - a) tarve tarjota turvallisia viestintä-, navigointi- ja valvontainfrastruktuuripalveluja;
  - b) tarve optimoida rajallisten radiotaajuusresurssien käyttö;
  - c) tarve turvata kustannustehokkaat, tasapuoliset ja läpinäkyvät mahdollisuudet käyttää radiotaajuuksia;
  - d) hakijan (hakijoiden) ja operatiivisten sidosryhmien operatiiviset vaatimukset;
  - e) radiotaajuuksien ennustettu tuleva kysyntä;
  - f) ICAOn eurooppalaisen taajuushallintakäsikirjan (European Frequency Management Manual) säännöt.



11. Jos verkkoon ei kohdistu vaikutuksia, kansallisten taajuushallintojien on määritettävä sopiva taajuus (taajuudet) pyynnön täyttämiseksi, ottaen huomioon 10 kohdan vaatimukset.
12. Jos taajuuspyyntöä ei voida täyttää, kansalliset taajuushallinnoijat voivat pyytää verkon hallinnoijaa suorittamaan erityisen taajuushaun. Ratkaisun löytämiseksi kansallisille taajuushallinnoijille verkon hallinnoija voi kansallisten taajuushallintojien tukemana tehdä erityisen selvityksen taajuuksien käyttötilanteesta sillä maantieteellisellä alueella, jota asia koskee.
13. Kansallisten taajuushallintojien on jaettava 10, 11 tai 12 kohdan mukaisesti yksilöidyt taajuudet.
14. Kansallisen taajuushallinnoijan on rekisteröitävä kukin taajuusjako keskusrekisteriin tallentamalla seuraavat tiedot:
  - a) ICAOn eurooppalaisessa taajuushallintakäsikirjassa määritellyt tiedot, mukaan lukien merkitykselliset tekniset ja operatiiviset tiedot;
  - b) edellä olevasta 7 kohdasta johtuvat laajennetut tietovaatimukset;
  - c) kuvaus taajuusjaon operatiivisesta käytöstä;
  - d) jaettava taajuutta käyttävän operatiivisen sidosryhmän yhteystiedot.
15. Kun taajuus jaetaan hakijalle, kansallisen taajuushallinnoijan on määritettävä taajuuden käyttöehdot. Näillä ehdoilla on varmistettava vähintään, että
  - a) taajuusjako pysyy voimassa niin kauan kuin sitä käytetään hakijan kuvailemien operatiivisten vaatimusten täyttämiseen;
  - b) taajuusjako voi perustua taajuuden vaihtoa koskevaan pyyntöön ja että tällaiset vaihdot toteutetaan määräajassa;
  - c) taajuusjakoa muutetaan, kun hakijan kuvailema operatiivinen käyttö muuttuu.
16. Kansallisten taajuushallintojien on varmistettava, että pyydetty taajuuden siirto, muutos tai vapauttaminen toteutetaan sovitussa määräajassa ja että keskusrekisteriä päivitetään vastaavasti. Kansallisten taajuushallintojien on esitettävä verkon hallinnoijalle asianmukaiset perustelut, jos näitä toimia ei voida toteuttaa.
17. Kansallisten taajuushallintojien on varmistettava, että keskusrekisterissä on saatavilla 14 kohdassa tarkoitetut operatiiviset, tekniset ja hallinnolliset tiedot kaikista Euroopan ilmailuverkossa käytetyistä taajuusjaoista viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2011.
18. Verkon hallinnoijan ja kansallisten taajuushallintojien on seurattava ja arvioitava ilmailun taajuusalueita ja taajuusjakoja avoimilla menettelyillä niiden asianmukaisen ja tehokkaan käytön varmistamiseksi. Verkon hallinnoijan on perustettava tällaiset menettelyt kansallisia taajuushallinnoijia kuultuaan viimeistään 12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen hyväksymisestä ja tämän jälkeen ylläpidettävä ja päivitettävä niitä tarpeen mukaan. Verkon hallinnoijan on erityisesti osoitettava mahdolliset poikkeavuudet keskusrekisterin, operatiivisen tarkoituksen ja taajuusjaon tosiasiallisen käytön välillä. Verkon hallinnoijan on ilmoitettava tällaisista poikkeamista kansalliselle taajuushallinnoijalle, jotta ne voidaan poistaa sovitussa määräajassa.
19. Verkon hallinnoijan on varmistettava, että käytettävissä on yhteisiä välineitä keskitetyn ja kansallisen suunnittelun, koordinaation, rekisteröinnin, auditoinnin ja optimoinnin tueksi. Erityisesti on kehitettävä välineitä, joilla tuetaan keskusrekisterin tietojen analysointia toiminnon tehokkuuden seuraamiseksi ja 7 kohdassa tarkoitetun optimointiprosessin suunnittelemiseksi ja toteuttamiseksi.

## B OSA

### Toiminnon organisointia koskevat vaatimukset

1. Kansallisten taajuushallintojien ja verkon hallinnoijan yhteistyöhön perustuvan päätöksenteon on perustuttava järjestykseen, jotka verkon hallintoneuvosto on hyväksynyt tämän asetuksen 16 artiklan mukaisesti saatuaan myönteisen lausunnon yhtenäisen ilmatilan komitealta ja jotka jäsenvaltiot ovat hyväksyneet asetuksen (EY) N:o 549/2004 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

2. Jos tämän liitteen B osan 1 kohdassa tarkoitetuista järjestelyistä syntyy erimielisyyttä, verkon hallinnoijan tai asianomaisten jäsenvaltioiden on saatettava asia komission käsiteltäväksi. Asian ratkaisuun sovelletaan asetuksen (EY) N:o 549/2004 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä.
  3. Järjestelyissä on eriteltävä vähintään
    - a) kriteerit operatiivisten vaatimusten arvioimiseksi ja niiden asettamisessa tärkeysjärjestykseen;
    - b) vähimmäismääräajat uusien tai muutettujen taajuusjakojen koordinoitua varten;
    - c) mekanismit sen varmistamiseksi, että verkon hallinnoija ja kansalliset taajuushallinnoijat saavuttavat asiaa koskevat Euroopan unionin laajuiset suorituskytavoitteet;
    - d) se, että parannetut taajuushallintamenettelyt, -kriteerit ja -prosessit eivät vaikuta kielteisesti menettelyihin, kriteereihin ja prosesseihin, joita muut maat soveltavat ICAOn alueellisten menettelyjen puitteissa;
    - e) vaatimukset, joilla varmistetaan, että jäsenvaltiot kuuluvat kaikista uusista tai muutetuista hallintojärjestelyistä kaikkia sidosryhmiä, joita asia koskee kansallisella ja Euroopan tasolla.
  4. Radiotaajuuksien uusien koordinoitijärjestelyjen on oltava täysin yhteensopivia olemassa olevien järjestelyjen kanssa. Järjestelyjen muutokset on määritettävä yhteistyössä kansallisten taajuushallinnoijien kanssa, ja niiden avulla on vähennettävä päällekkäisyyksiä niin paljon kuin käytännössä mahdollista.
  5. Radiotaajuuksien strategisen ja taktisen käytön koordinoitua sellaisten naapurimaiden kanssa, jotka eivät osallistu verkon hallinnoijan toimintaan, on toteutettava ICAOn alueellisten työjärjestelyjen kautta. Tällä on pyrittävä antamaan kyseisille maille mahdollisuus käyttää verkon hallinnoijan palveluja.
  6. Verkon hallinnoijan ja kansallisten taajuushallinnoijien on sovittava toiminnon yleisistä prioriteeteista Euroopan ilmaiverkon suunnittelun ja toiminnan parantamiseksi. Prioriteetit on dokumentoitava verkon strategiasuunnitelman ja verkon operaatiosuunnitelman taajuuksia koskevassa osassa, josta on kuultava sidosryhmiä. Prioriteetteja määritettäessä voidaan erityisesti ottaa huomioon erityiset taajuusalueet, alueet ja palvelut.
  7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ilmailun taajuusalueiden sotilaskäyttöä koordinoidaan asianmukaisesti kansallisten taajuushallintojen ja verkon hallinnoijan kanssa.
-

## LIITE III

## TOISIOTUTKAKOODITOIMINTO

## A OSA

## Toisiotutkakooditoimintoa koskevat vaatimukset

1. Tämän toiminnon tavoitteena on
  - a) parantaa koodien jakamisprosessin toimivuutta määrittämällä selkeät roolit ja velvollisuudet kaikille asianosaisille sidosryhmille siten, että verkon yleinen suorituskyky on keskeinen tekijä koodien jakamisessa;
  - b) parantaa koodien jakamisen ja koodien tosiasiallisen käytön avoimuutta, mikä mahdollistaa verkon yleisen suorituskyvyn paremman arvioinnin;
  - c) luoda paremman täytäntöönpanon ja valvonnan mahdollistava sääntelypohja ottamalla vaatimukset osaksi lainsäädäntöä.
2. Toisiotutkakoodit on jaettava jäsenvaltioille ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajille verkon hallinnoijan kautta tavalla, joka optimoi niiden turvallisen ja tehokkaan jakautumisen, kun otetaan huomioon
  - a) kaikkien operatiivisten sidosryhmien operatiiviset vaatimukset;
  - b) lentoliikenteen tosiasiallinen ja odotettu taso;
  - c) toisiotutkakoodien vaadittu käyttö ICAOn Euroopan aluetta koskevan alueellisen lennonvarmistussuunnitelman toimintojen ja palvelujen toteuttamista koskevan asiakirjan (ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region, Facilities and Services Implementation Document) sääntöjen ja ohjeaineiston mukaisesti.
3. Verkon hallinnoijan on aina pidettävä jäsenvaltioiden, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja kolmansien maiden saatavilla toisiotutkakoodien jakoluettelo, jossa kuvataan toisiotutkakoodien täydellinen ja ajan tasalla oleva jako 1 artiklan 3 kohdassa vahvistetussa ilmatilassa.
4. Verkon hallinnoijan on toteutettava toisiotutkakoodien jakamiseen sovellettavien vaatimusten määrittelyä, arviointia ja koordinointia koskeva virallinen menettely, jossa otetaan huomioon toisiotutkakoodien kaikki vaaditut siviili- ja sotilaskäytöt.
5. Edellä 4 kohdassa tarkoitettuun viralliseen menettelyyn on sisällyttävä vähintään sovitut menettelyt, aikataulut ja suorituskykytavoitteet seuraavien toimien toteuttamiseksi:
  - a) toisiotutkakoodien jakamista koskevien hakemusten jättäminen;
  - b) toisiotutkakoodien jakamista koskevien hakemusten arviointi;
  - c) toisiotutkakoodien jakoon ehdotettujen muutosten koordinointi jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden kanssa B osassa asetettujen vaatimusten mukaisesti;
  - d) toisiotutkakoodien jaon ja tarpeiden säännöllinen arviointi tilanteen optimoimiseksi, mukaan lukien nykyisten koodijakojen jakaminen uudelleen;
  - e) edellä 3 kohdassa tarkoitettujen toisiotutkakoodien yleisen jakoluettelon säännöllinen tarkistaminen, hyväksyminen ja jakelu;
  - f) osoitettuihin toisiotutkakodeihin liittyvien ennakoimattomien ristiriitojen ilmoittaminen, arviointi ja ratkaiseminen;
  - g) koodien paikkansapitävyyden tarkastuksissa havaittujen väärin osoitettujen toisiotutkakoodien ilmoittaminen arviointi ja korjaaminen;
  - h) toisiotutkakoodien jakamiseen liittyvien ennakoimattomien puutteiden ilmoittaminen, arviointi ja korjaaminen;
  - i) tietojen antaminen C osan vaatimusten mukaisesti.

6. Verkon hallinnoijan on tarkastettava, että 4 kohdassa vahvistetussa menettelyssä vastaanotetut toisiotutkakoodihakemukset täyttävät muotoa ja ilmoitettavia tietoja, täydellisyyttä, oikeellisuutta, ajantasaisuutta ja perustelujen esittämistä koskevat menettelyn vaatimukset.
7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toisiotutkakoodit osoitetaan ilma-aluksille 3 kohdassa tarkoitetun toisiotutkakoodien jakoluettelon mukaisesti.
8. Verkon hallinnoija voi käyttää jäsenvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien puolesta keskitettyä toisiotutkakoodien osoitus- ja hallintajärjestelmää, jossa toisiotutkakoodit osoitetaan automaattisesti yleiselle ilmaliikenteelle.
9. Verkon hallinnoijalla on oltava käytössään menettelyt ja välineet, joiden avulla voidaan säännöllisesti arvioida, kuinka jäsenvaltiot ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat tosiasiallisesti käyttävät toisiotutkakoodia.
10. Verkon hallinnoijan, jäsenvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on sovittava suunnitelmista ja menettelyistä, joilla tuetaan toisiotutkakoodia koskevien tulevien tarpeiden säännöllistä analysointia ja määrittämistä. Analyysissä on käsiteltävä muun muassa sitä, mitä mahdollisia suorituskykyvaikutuksia ennakoitujen toisiotutkakoodien jakamiseen liittyvät puutteet voivat aiheuttaa.
11. On laadittava ja pidettävä yllä toimintakäsikirjoja, jotka sisältävät tarvittavat ohjeet ja tiedot, jotta verkkotoiminto voidaan toteuttaa tämän asetuksen vaatimusten mukaisesti. Toimintakäsikirjoja on jaeltava ja ylläpidettävä asiakirjaineiston laadun ja versionhallinnan kannalta asianmukaisesti.

#### B OSA

##### **Erityistä kuulemismenettelyä koskevat vaatimukset**

1. Verkon hallinnoijan on luotava toisiotutkakoodien yksityiskohtaisia jakojärjestelyjä koskevaa koordinoitua ja kuulemistä varten nimenomainen menettely, jossa
  - a) varmistetaan, että kolmansissa maissa tapahtuvan toisiotutkakoodien käytön vaikutus otetaan huomioon osallistamalla toisiotutkakoodien hallintaa koskeviin työjärjestelyihin, jotka on perustettu ICAOn alueellisen lennonvarmistussuunnitelman Euroopan aluetta koskevan asiakirjan toimintojen ja palvelujen toteuttamista koskevan osan säännöksillä;
  - b) varmistetaan, että A osan 3 kohdassa tarkoitettu toisiotutkakoodien jakoluettelo sopii yhteen ICAOn alueellisen lennonvarmistussuunnitelman Euroopan aluetta koskevan asiakirjan toimintojen ja palvelujen toteuttamista koskevan osan mukaisen koodien hallintasuunnitelman kanssa;
  - c) eritellään vaatimukset, joilla varmistetaan, että uusista tai muutetuista toisiotutkakoodien hallintajärjestelyistä kuullaan asianmukaisesti niitä jäsenvaltioita, joihin ne vaikuttavat;
  - d) eritellään vaatimukset, joilla varmistetaan, että jäsenvaltiot järjestävät uusista tai muutetuista toisiotutkakoodien hallintajärjestelyistä asianmukaisen kuulemisen kaikkien sidosryhmien kanssa, joihin ne vaikuttavat kansallisella tasolla;
  - e) varmistetaan, että toisiotutkakoodien strategista ja taktista käyttöä koordinoidaan kolmansien maiden kanssa toisiotutkakoodien hallintaa koskevissa työjärjestelyissä, jotka on perustettu ICAOn alueellisen lennonvarmistussuunnitelman Euroopan aluetta koskevan asiakirjan toimintojen ja palvelujen toteuttamista koskevan osan säännöksillä;
  - f) eritellään vähimmäismääräajat ehdotettujen uusien tai muutettujen toisiotutkakoodijakojen koordinoitua ja niitä koskevaa kuulemistä varten;
  - g) varmistetaan, että toisiotutkakoodien jakoluettelon muutoksille saadaan niiden jäsenvaltioiden hyväksyntä, joihin muutos vaikuttaa;
  - h) eritellään vaatimukset, joilla varmistetaan, että toisiotutkakoodien jakoluettelon muutokset annetaan tiedoksi kaikille sidosryhmille heti hyväksymisen jälkeen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sotilasviranomaisten käyttämiä toisiotutkakoodia koskevien tietojen ilmoittamiseen sovellettavia kansallisia menettelyjä.
2. Verkon hallinnoijan on varmistettava yhteistoiminnassa kansallisten sotilasviranomaisten kanssa, että toteutetaan tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, ettei toisiotutkakoodien jakamisella ja käytöllä sotilastarkoituksiin ole haitallisia vaikutuksia yleisen ilmaliikenteen turvallisuuteen tai tehokkaaseen toimintaan.

## C OSA

**Tiedonantovaatimukset**

1. Uusia tai muutettuja toisiotutkakoodijakoja koskevien hakemusten on täytettävä muotoa ja ilmoitettavia tietoja, täydellisyyttä, oikeellisuutta, ajantasaisuutta ja perustelujen esittämistä koskevat vaatimukset, jotka on vahvistettu A osan 4 kohdassa tarkoitetulle menettelylle.
  2. Toisiotutkakooodeja koskevan verkkotoiminnon toteuttamisen tueksi jäsenvaltioiden on pyynnöstä toimitettava verkon hallinnoijalle seuraavat tiedot verkon hallinnoijan asettamassa määräajassa:
    - a) ajan tasalla olevat tiedot toisiotutkakoodien jakamisesta ja käytöstä niiden vastuualueella, ottaen huomioon sellaisten erityisten sotilaskoodien, joita ei käytetä yleisessä ilmaliikenteessä, jakamista koskevien tietojen täydelliseen luovuttamiseen mahdollisesti liittyvät turvallisuusrajoitukset;
    - b) todisteet siitä, että operatiivisten vaatimusten täyttämiseksi tarvitaan vähintään olemassa olevat ja pyydyt toisiotutkakoodijaot;
    - c) tiedot jaetuista toisiotutkakooodeista, joita ei enää tarvita operatiivisista syistä ja jotka voidaan vapauttaa jaettaviksi uudelleen verkossa;
    - d) tiedot tosiasiallisista toisiotutkakoodien jakamiseen liittyvistä ennakoimattomista puutteista;
    - e) tiedot järjestelmien tai niiden osien asennussuunnitelmien tai operatiivisen tilan muutoksista, jotka voivat vaikuttaa toisiotutkakoodien osoittamiseen lennoille.
  3. Toisiotutkakooodeja koskevan verkkotoiminnon toteuttamisen tueksi lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien on pyynnöstä toimitettava verkon hallinnoijalle seuraavat tiedot verkon hallinnoijan asettamassa määräajassa:
    - a) tehostettuun taktiseen liikennevirtojen säätelyjärjestelmään korreloidut paikkailmoitukset, jotka sisältävät mittarilentosäätöjen mukaisesti lennettäville yleisen ilmaliikenteen lennoille osoitetut toisiotutkakoodit;
    - b) tiedot toisiotutkakoodin operatiivisesta osoittamisesta tosiasiallisesti aiheutuneista ennakoimattomista ristiriidoista tai vaaroista, mukaan lukien tieto siitä, kuinka ristiriita ratkaistiin.
  4. Jäsenvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien vastauksissa toisiotutkakoodien jakamiseen ehdotettujen muutosten ja toisiotutkakoodien jakoluettelon päivitysten koordinointiin on vähintään
    - a) yksilöitävä, onko jaettujen toisiotutkakoodien välillä odotettavissa mahdollinen ristiriita tai vaara;
    - b) vahvistettava, kohdistuuko operatiivisiin vaatimuksiin tai tehokkuuteen kielteisiä vaatimuksia;
    - c) vahvistettava, että toisiotutkakoodien jakamista koskevat muutokset voidaan toteuttaa asetetussa määräajassa.
-



## LIITE IV

**VERKON STRATEGIASUUNNITELMAN MALLI**

Verkon strategiasuunnitelman on perustuttava seuraavaan rakenteeseen:

**1. JOHDANTO**

1.1 Verkon strategiasuunnitelman soveltamisala (maantieteellinen ja ajallinen)

1.2 Suunnitelman valmistelu ja validointiprosessi

**2. YLEINEN TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA VAATIMUKSET**

2.1 Kuvaus verkon nykyisestä ja suunnitellusta tilanteesta, mukaan lukien Euroopan reittiverkon suunnittelu, ilmalii-  
kennevirtojen säätely, lentoasemat ja niukat resurssit

2.2 Suunnitelman kattamaan ajanjaksoon liittyvät haasteet ja mahdollisuudet (mukaan lukien liikenteen kysyntäennuste  
ja maailmanlaajuinen kehitys)

2.3 Eri sidosryhmien ilmaiset ja Euroopan unionin laajuisissa suorituskykytavoitteissa määritetyt suorituskykytavoitteet  
ja liiketoiminnan vaatimukset

**3. STRATEGINEN NÄKEMYS**

3.1 Kuvaus strategisesta kehityksestä, jonka avulla verkko voi menestyksellisesti saavuttaa suorituskykytavoitteet ja lii-  
ketoiminnan vaatimukset

3.2 Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän noudattaminen

3.3 Eurooppalaisen ilmaliiikenteen hallinnan yleissuunnitelman noudattaminen

**4. STRATEGISET TAVOITTEET**

4.1 Verkon strategisten tavoitteiden kuvaus:

- osallistuviin operatiivisiin sidosryhmiin liittyvät yhteistyönäkökohdat roolien ja velvollisuuksien osalta,
- kuinka strategiset tavoitteet vastaavat vaatimuksia,
- kuinka edistymistä tavoitteiden saavuttamisessa mitataan,
- kuinka strategiset tavoitteet vaikuttavat toimialaan ja muihin aloihin, joita asia koskee.

**5. SUORITUSKYVYN SUUNNITTELU**

Suorituskykysuunnitelman on perustuttava seuraavaan rakenteeseen:

**1. Johdanto**

1.1 Tilanteen kuvaus (suunnitelman soveltamisala, soveltamisalaan kuuluvat toiminnot jne.)

1.2 Viiteajanjakson makrotaloudellisten olosuhteiden kuvaus, joka sisältää muun muassa kokonaisoletukset (lii-  
kenne-ennuste jne.)

1.3 Kuvaus suorituskykysuunnitelman valmisteluvaiheessa järjestetyn sidosryhmien kuulemisen tuloksista (osallis-  
tujen esille nostamat tärkeimmät näkökohdat ja tehdyt kompromissit mahdollisuuksien mukaan)

2. Suorituskykytavoitteet verkon hallinnoijan tasolla

2.1 Kutakin suorituskyvyn kannalta keskeistä osa-aluetta koskevat suorituskykytavoitteet, jotka on asetettu kunkin  
keskeisen suorituskykyindikaattorin perusteella koko viiteajanjaksolle ja jotka sisältävät vuosittaisia arvoja, joita  
käytetään seuranta- ja kannustintarkoituksiin

2.2 Kuvaus ja selvitys verkon hallinnoijan suorituskykytavoitteiden osuudesta ja vaikutuksesta Euroopan unionin  
laajuisten suorituskykytavoitteiden saavuttamiseen.

3. Kunkin toiminnon osuus
  - 3.1 Kunkin toiminnon yksilölliset suorituskykytavoitteet (ilmailiikennevirtojen säätely, Euroopan reittiverkon suunnittelu, toisiotutkakoodit, taajuudet)
  4. Sotilaallinen ulottuvuus
  - 4.1 Suunnitelman siviili- ja sotilasulottuvuutta koskeva kuvaus, jossa kuvaillaan, miten ilmatilan joustavaa käyttöä sovelletaan kapasiteetin lisäämiseksi sotilasoperaatioiden tehokkuus huomioon ottaen, sekä tarvittaessa suorituskykysuunnitelman indikaattoreiden ja tavoitteiden mukaiset asiaankuuluvat suorituskykyindikaattorit ja -tavoitteet
  5. Herkkyysanalyysi ja vertailu aiempaan suorituskykysuunnitelmaan
  - 5.1 Herkkyys ulkoisille oletuksille
  - 5.2 Vertailu edelliseen suorituskykysuunnitelmaan
  6. Suorituskykysuunnitelman toteuttaminen
  - 6.1 Kuvaus verkon hallintoneuvoston suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi toteuttamista toimenpiteistä, kuten:
    - seurantajärjestelmät turvallisuustoimien ja liiketoimintasuunnitelmien toteutuksen varmistamiseksi,
    - suorituskykysuunnitelmien toteutuksen seuranta- ja raportointitoimenpiteet, mukaan lukien toimintatapa siinä tapauksessa, ettei tavoitteita saavuteta viiteajanjakson aikana.
  6. STRATEGINEN SUUNNITTELU
  - 6.1 Kuvaus lyhyen/keskipitkän aikavälin suunnittelusta:
    - kunkin strategisen tavoitteet prioriteetit,
    - kunkin strategisen tavoitteen toteuttaminen tarvittavan teknologian käyttöönoton, arkkitehtuuriin kohdistuvien vaikutusten, inhimillisten tekijöiden, aiheutuvien kustannusten ja hyötyjen sekä tarvittavan hallinnon, resurssien ja sääntelyn osalta,
    - tarvittava operatiivisten sidosryhmien osallistuminen kuhunkin suunnitelman osatekijään, mukaan lukien niiden roolit ja velvollisuudet,
    - verkon hallinnoijan sovittu osallistuminen suunnitelman kunkin osatekijän toteutuksen tukemiseen kussakin yksittäisessä toiminnossa.
  - 6.2 Kuvaus pitkän aikavälin suunnittelusta:
    - aikomus saavuttaa kukin strateginen tavoite tarvittavan teknologian ja vastaavien t&k-näkökohtien, arkkitehtuuriin kohdistuvien vaikutusten, inhimillisten tekijöiden, liiketoimintamallin ja tarvittavan hallinnon ja sääntelyn osalta sekä näihin investointeihin liittyvät taloudelliset ja turvallisuusperusteet,
    - tarvittava operatiivisten sidosryhmien osallistuminen kuhunkin suunnitelman osatekijään, mukaan lukien niiden roolit ja velvollisuudet.
  7. RISKINARVIOINTI
  - 7.1 Kuvaus suunnitelman toteuttamiseen liittyvistä riskeistä
  - 7.2 Kuvaus seurantaprosessista (mukaan lukien mahdollinen poikkeaminen alkuperäisistä tavoitteista)
  8. SUOSITUKSET
  - 8.1 Niiden toimien yksilöinti, joita unionin ja jäsenvaltioiden olisi toteutettava suunnitelman toteuttamisen tueksi
-

## LIITE V

**VERKON OPERAATIOSUUNNITELMAN MALLI**

Verkon operaatiosuunnitelman on perustuttava seuraavaan yleiseen rakenteeseen (joka räätälöidään kutakin toimintoa vastaavaksi ja mukautetaan verkon operaatiosuunnitelman kattamaan ajanjaksoon, jotta se vastaa suunnitelman jatkuvasti päivitetävää luonnetta ja sen 3–5 vuoden, vuoden, kauden, viikon tai päivän ajanjaksoja):

1. JOHDANTO
  - 1.1 Verkon operaatiosuunnitelman soveltamisala (maantieteellinen ja ajallinen)
  - 1.2 Suunnitelman valmistelu ja validointiprosessi
2. VERKON OPERAATIOSUUNNITELMAN JA OPERATIIVISTEN TAVOITTEIDEN KUVAUS
  - osallistuviin operatiivisiin sidosryhmiin liittyvät yhteistoimintanäkökohdat roolien ja velvollisuuksien osalta,
  - kuinka operatiiviset tavoitteet otetaan huomioon verkon operaatiosuunnitelman taktisessa, esitaktisessa, lyhyen aikavälin ja keskipitkän aikavälin vaiheessa ja muissa suorituskyksäädösten mukaan asetetuissa suorituskykytavoitteissa,
  - suunnitelman kattamalle ajanjaksolle määritellyt prioriteetit ja vaaditut resurssit,
  - vaikutus ilmaliikenteen hallinnan toimialaan ja muihin aloihin, joita asia koskee.
3. VERKON YLEINEN OPERAATIOSUUNNITTELUPROSESSI
  - kuvaus verkon yleisestä operaatiosuunnitteluprosessista,
  - kuvaus strategisesta tavasta, jolla verkon operaatiosuunnitelma muuttuu ja kehittyy, jotta verkossa voidaan menestyksellisesti saavuttaa operatiiviset suorituskykytavoitteet ja muut suorituskyksäädösten mukaan asetetut suorituskykytavoitteet,
  - kuvaus käytetyistä välineistä ja tiedoista.
4. YLEINEN TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA OPERATIIVISET VAATIMUKSET
  - 4.1 Lyhyt kuvaus verkon aiemmasta operatiivisesta suorituskyvystä
  - 4.2 Suunnitelman kattamaan ajanjaksoon liittyvät haasteet ja mahdollisuudet
  - 4.3 Lisäysten 1 ja 2 mukainen verkon liikenne-ennuste, mukaan lukien
    - verkon ennuste,
    - lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan, toiminnallisen ilmatilan lohkon alueenonjohdon ennuste,
    - tärkeimpien lentoasemien ennuste,
    - liikenne-ennusteen analyysi useita skenaarioita käyttäen,
    - analyysi erityisten tapahtumien vaikutuksesta.
  - 4.4 Verkon operatiiviset suorituskykyvaatimukset, mukaan lukien:
    - verkon yleiset kapasiteettivaatimukset,
    - lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan, toiminnallisen ilmatilan lohkon ja alueenonjohdon vaatimukset,
    - lentoasemien kapasiteetti,
    - analyysi kapasiteettivaatimuksista,
    - verkon ympäristötehokkuutta / lentojen tehokkuutta koskevat yleiset vaatimukset,
    - verkon yleiset turvallisuusvaatimukset,
    - valmiusvaatimukset ja verkkoon vaikuttavien palvelujen jatkuvuus.
  - 4.5 Eri sidosryhmien, myös sotilasviranomaisten, ilmaiset operatiiviset vaatimukset
5. VERKON OPERATIIVISEN SUORITUSKYVYN PARANTAMISSUUNNITELMAT JA VERKON TASOLLA TOTEUTETTAVAT TOIMET
  - kuvaus suunnitelmista ja toimista, joita odotetaan toteutettavan verkon tasolla, mukaan lukien ilmatila, niukat resurssit ja ilmaliikennevirtojen säätely,
  - kuvaus kunkin suunnitelman ja toimen vaikutuksesta operatiiviseen suorituskykyyn.

6. OPERATIIVISEN SUORITUSKYVYN PARANTAMISSUUNNITELMAT JA -TOIMET PAIKALLISELLA TASOLLA
    - kuvaus kustakin suunnitelmasta ja toimesta, joka odotetaan toteutettavan paikallisella tasolla,
    - kuvaus kunkin suunnitelman ja toimen vaikutuksesta operatiiviseen suorituskykyyn,
    - kuvaus suhteista kolmansiin maihin ja ICAOon liittyvään työhön.
  7. ERITYISET TAPAHTUMAT
    - yleiskatsaus erityisistä tapahtumista, joilla on merkittävä vaikutus ilmaliikenteen hallintaan,
    - yksittäiset erityiset tapahtumat ja niiden käsittely verkon näkökulmasta,
    - merkittävät sotilasharjoitukset.
  8. SOTILASILMAILUN ILMATILAVAATIMUKSET
  - 8.1 Varatusta tai erotetusta ilmatilasta vastaavien ilmaliikenteen hallinnan sotilaspalveluntarjoajien on vaihdettava verkon hallintoajan kanssa, asianomaisen ilmatilan hallintayksikön kautta, seuraavat tiedot kansallisten sääntöjen mukaisesti:
    - ilmatilan käytettävyys: päivät/ajat, jolloin varattu ilmatila on yleensä käytettävissä,
    - varatun ilmatilan ennakoimatonta käyttöä koskevat satunnaiset pyynnöt,
    - varatun ilmatilan vapauttaminen siviilikäyttöön aina kun sitä ei tarvita ja asiasta ilmoittaminen mahdollisimman pitkälti etukäteen.
  9. KOOSTETTU ENNUSTE JA ANALYYSI VERKON OPERATIIVISESTA SUORITUSKYVYSTÄ
    - verkon, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan, toiminnallisen ilmatilan lohkon ja alueenjohtajan ilmaliikenteen hallintaan liittyvät viivästys-/kapasiteettitavoitteet ja -ennusteet,
    - lentoasemien operatiivinen suorituskyky,
    - verkon ympäristötehokkuutta / lentojen tehokkuutta koskevat suorituskykytavoitteet ja -ennusteet,
    - erityisten tapahtumien vaikutukset,
    - analyysi operatiivisista suorituskykyvaatimuksista ja -ennusteista.
  10. OPERATIIVISTEN PULLONKAULOJEN YKSILÖINTI JA LIEVENTÄVÄT RATKAISUT VERKON TASOLLA JA PAIKALLISELLA TASOLLA
    - operatiivisten (turvallisuus, kapasiteetti, lentojen tehokkuus) pullonkaulojen ja mahdollisten pullonkaulojen ja niiden syiden yksilöinti ja sovitut ratkaisut tai lieventävät toimet, mukaan lukien kysynnän ja kapasiteetin tasapainottamisen (DCB) vaihtoehdot.
-

## Lisäys I

**Aluelennonjohdot**

Verkon operaatiosuunnitelmaan on sisällyttävä kaikkien alueiden osalta aluelennonjohdoittain eritelty yksityiskohtainen kuvaus, jossa esitetään niiden suunnitellut operatiiviset parannustoimenpiteet, ajanjakson näkymät, liikenne-ennusteet, viivästystavoitteet ja -ennusteet, merkittävät tapahtumat, joilla voi olla vaikutusta liikenteeseen, sekä operatiiviset kontaktit.

Verkon hallinnoijan on annettava kunkin aluelennonjohdon osalta seuraavat tiedot:

- liikenne-ennuste,
- nykyisen operatiivisen suorituskyvyn analyysi,
- määrällinen arvio saavutetusta kapasiteetista (kapasiteetin perustaso),
- määrällinen arvio tarvittavasta kapasiteetista liikenteen kehittymisen eri skenaarioissa (tarvittava kapasiteettiprofilili),
- määrällinen arvio suunnitelluista operatiivista parannustoimista aluelennonjohtojen tasolla, siten kuin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien kanssa on sovittu,
- viivästystavoite ja -ennuste,
- analyysi odotettavissa olevasta operatiivisesta suorituskyvystä (turvallisuus, kapasiteetti, ympäristö).

Kunkin lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on annettava verkon hallinnoijalle seuraavat tiedot sisällytettäväksi yksittäisen aluelennonjohdon kuvaukseen:

- paikallinen viivästystavoite,
  - arvio/vahvistus liikenne-ennusteesta, ottaen huomioon paikallistietämys,
  - käytettävissä olevien sektorien määrä; sektorien konfiguraatio-/avaamisjärjestelyt kausittain/viikonpäivittäin/vuorokaudenajoin,
  - kapasiteetti-/seuranta-arvot sektoreittain/liikennemäärittäin kunkin konfiguraatio-/avaamisjärjestelyn osalta,
  - suunnitellut tai tiedossa olevat erityiset tapahtumat, myös niiden päivät/kellonajat ja vaikutus operatiiviseen suorituskykyyn,
  - suunniteltujen operatiivisten parannustoimenpiteiden yksityiskohdat, niiden toteutusaikataulu ja niihin liittyvät negatiiviset/positiiviset vaikutukset kapasiteettiin ja/tai tehokkuuteen,
  - ilmatilan rakenteen ja käytön ehdotettujen ja vahvistettujen muutosten yksityiskohdat,
  - verkon hallinnoijan kanssa sovitut lisätoimet,
  - aluelennonjohdon operatiiviset kontaktit.
-

*Lisäys 2***Lentoasemat**

Verkon operaatiosuunnitelmaan on sisällyttävä kaikkien alueiden osalta tärkeimpien eurooppalaisten lentoasemien yksityiskohtainen kuvaus, jossa esitetään niiden suunnitellut operatiiviset parannustoimenpiteet, ajanjakson näkymät, liikenne- ja viivästysennusteet, merkittävät tapahtumat, joilla voi olla vaikutusta liikenteeseen, sekä operatiiviset kontaktit.

Verkon hallinnoijan on annettava kunkin tärkeän lentoaseman osalta seuraavat tiedot:

- liikenne-ennuste,
- analyysi odotettavissa olevasta operatiivisesta suorituskyvystä (turvallisuus, kapasiteetti, ympäristö).

Kunkin verkon operaatiosuunnitelmaan sisältyvän lentoaseman on annettava verkon hallinnoijalle seuraavat tiedot sisällytettäväksi yksittäisen lentoaseman kuvaukseen:

- arvio/vahvistus liikenne-ennusteesta, ottaen huomioon paikallistietämys,
  - kunkin kiitotiekonfiguraation kiitotiekapasiteetti sekä nykyiset ja suunnitellut saapumiset ja lähdöt,
  - tarvittaessa kapasiteetin erittely yöaikaa varten ja yöajan kesto,
  - suunniteltujen operatiivisten parannustoimenpiteiden yksityiskohdat, niiden toteutusaikataulu ja niihin liittyvät negatiiviset/positiiviset vaikutukset kapasiteettiin ja/tai tehokkuuteen,
  - suunnitellut tai tiedossa olevat erityiset tapahtumat, myös niiden päivät/kellonajat ja vaikutus operatiiviseen suorituskykyyn,
  - muut suunnitellut kapasiteetin mahdollistajat,
  - verkon hallinnoijan kanssa sovitut lisätoimet.
-

## LIITE VI

## VERKKOTOIMINTOJA KOSKEVAT YLEISET VAATIMUKSET

## 1. ORGANISAATORAKENNE

Verkon hallinnoijan on perustettava organisaationsa ja hallinnoitava sitä sellaisen rakenteen pohjalta, jolla voidaan varmistaa verkkotoimintojen turvallisuus.

Organisaatorakenteessa on eriteltävä

- a) nimettyjen vastuuhenkilöiden valtuudet, tehtävät ja vastuut erityisesti turvallisuuteen, laatuun, turvatoimiin ja henkilöstöasioihin liittyvistä tehtävistä vastaavien esimiesten osalta;
- b) organisaation eri osien ja prosessien keskinäinen hierarkia ja niiden väliset raportointisuhteet.

## 2. TURVALLISUUS

Verkon hallinnoijalla on oltava turvallisuudenhallintajärjestelmä, joka kattaa kaikki sen suorittamat verkkotoiminnot seuraavien periaatteiden mukaisesti. Sen on

- a) kuvailtava organisaation yleinen toiminta-ajatus ja periaatteet suhteessa turvallisuuteen siten, että sidosryhmien asiaa koskeviin tarpeisiin voidaan vastata mahdollisimman hyvin; tätä kutsutaan toimintapolitiikaksi;
- b) vahvistettava vaatimustenmukaisuuden seuraamiseksi toiminto, joka sisältää menettelyt sen varmistamiseksi, että kaikki toiminnot tuotetaan sovellettavien vaatimusten, standardien ja menettelyjen mukaisesti. Vaatimustenmukaisuuden seurantaan on sisällyttävä järjestelmä, joka antaa havainnoista palautteen vastuullisille esimiehille ja jolla varmistetaan mahdollisesti tarvittavien korjaustoimien tehokas ja viipymätön toteuttaminen;
- c) todistettava hallintajärjestelmän toimivuus käsikirjoilla ja seuranta-asiakirjoilla;
- d) nimitettävä johdon edustajat, joiden tehtävä on seurata turvallisten ja tehokkaiden toimintatapojen noudattamista ja asianmukaisuutta;
- e) suoritettava käytössä olevaa hallintajärjestelmää koskevia tarkastuksia ja toteutettava tarvittaessa korjaavia toimia;
- f) hallinnoitava kaikkien sille osoitettujen verkkotoimintojen turvallisuutta. Tässä yhteydessä sen on luotava viralliset yhteydet kaikkiin sidosryhmiin, jotta voidaan yksilöidä sen toiminnasta aiheutuvat riskit ilmailun turvallisuudelle sekä arvioida ne ja hallita tarvittaessa näitä riskejä;
- g) luotava menettelyt turvallisuuden hallinnoimiseksi silloin, kun uusia toiminnallisia järjestelmiä otetaan käyttöön tai olemassa olevia toiminnallisia järjestelmiä muutetaan.

## 3. TURVATOIMET

Verkon hallinnoijalla on oltava turvatoimien hallintajärjestelmä, joka kattaa kaikki sen suorittamat verkkotoiminnot seuraavien periaatteiden mukaisesti. Sen on

- a) varmistettava laitteidensa ja henkilöstönsä turvaaminen siten, että voidaan ehkäistä sellainen laiton puuttuminen toimintaan, joka voisi vaikuttaa sen hallinnoimien verkkotoimintojen turvallisuuteen;
- b) varmistettava saamiensa, tuottamiensa tai muutoin käyttämiensä operatiivisten tietojen suojaaminen siten, että niitä ei luovuteta ulkopuolisille;
- c) määriteltävä menettelyt, jotka liittyvät turvariskien arviointiin ja vähentämiseen, turvatoimien seurantaan ja parantamiseen, turvakatselmuksiin ja hyödyllisten tietojen levittämiseen;
- d) määriteltävä keinot turvatoimiin liittyvien puutteiden havaitsemiseksi ja niitä koskevien varoitusten välittämiseksi henkilöstölle;
- e) määriteltävä keinot turvatoimiin liittyvien puutteiden vaikutusten rajoittamiseksi sekä sellaisten korjaavien toimenpiteiden ja hallintamenettelyjen yksilöimiseksi, joilla kyetään estämään tilanteen uusiutuminen.

## 4. TOIMINTAKÄSIKIRJAT

Verkon hallinnoijan on tuotettava operatiivisissa tehtävissä toimivan henkilöstönsä käyttöön ja sen ohjeistukseksi tarjottavia palveluja käsittelevä toimintakäsikirja, ja pidettävä se ajan tasalla: Sen on varmistettava, että

- a) toimintakäsikirja sisältää ohjeet ja tiedot, jotka operatiivisissa tehtävissä toimiva henkilökunta tarvitsee tehtäviensä suorittamiseksi;
- b) henkilöstöllä on käytettävissään asiaa koskevat toimintakäsikirjan osat;



- c) operatiivisissa tehtävissä toimivalle henkilöstölle tiedotetaan viivytystä toimintakäsikirjaan tehtävistä, heidän tehtäviään koskevista muutoksista sekä näiden muutosten voimaantulosta.

#### 5. HENKILÖSTÖVAATIMUKSET

Verkon hallinnoijan henkilöstöllä on oltava asianmukainen ammattitaito, jotta voidaan varmistaa sille osoitettujen verkkotoimintojen turvallinen, tehokas, jatkuva ja kestävä suorittaminen. Tämän vuoksi sen on laadittava henkilöstön koulutuspolitiikka.

#### 6. VALMIUSSUUNNITELMAT

Verkon hallinnoijalla on oltava valmiussuunnitelmat kaikkia sen suorittamia toimintoja varten sellaisten tilanteiden varalta, joiden seurauksena sen toiminta ratkaisevasti heikentyy tai keskeytyy.

#### 7. RAPORTOINTIVAATIMUKSET

Verkon hallinnoijan on annettava 20 artiklan mukaisesti vuosittain raportti toiminnastaan. Raportissa on käsiteltävä sen operatiivista suorituskykyä ja keskeistä toimintaa ja kehityssuuntia erityisesti turvallisuuden alalla.

Vuotuisessa raportissa on esitettävä vähintään

- arvio verkon hallinnoijan hallinnoimien verkkotoimintojen suorituskyvystä;
- tiedot suorituskyvystä verrattuna verkon strategiasuunnitelmassa vahvistettuihin suorituskykytavoitteisiin siten, että tosiasiallista suorituskykyä tarkastellaan suhteessa verkon operaatiosuunnitelmaan käyttäen verkon operaatiosuunnitelmassa vahvistettuja suorituskykyindikaattoreita;
- selitys eroille suhteessa tavoitteisiin; lisäksi on yksilöitävä toimenpiteitä puutteiden korjaamiseksi asetuksen (EY) N:o 549/2004 11 artiklassa tarkoitetun viiteajanjakson aikana;
- toiminnan ja infrastruktuurin tasolla tapahtuneet muutokset;
- tiedot käyttäjien ja sidosryhmien virallisesta kuulemismenettelystä;
- henkilöstöpolitiikkaa koskevat tiedot.

#### 8. TYÖMENETELMÄT JA TOIMINTAOHJEET

Verkon hallinnoijan on voitava osoittaa, että sen työ- ja toimintamenetelmät ovat unionin muun lainsäädännön ja erityisesti asetuksen (EU) N:o 255/2010 mukaisia.

---

**KOMISSION ASETUS (EU) N:o 678/2011,****annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011,****puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (Puitedirektiivi) liitteen II korvaamisesta ja liitteiden IV, IX ja XI muuttamisesta****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon puiteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY <sup>(1)</sup> (Puitedirektiivi) ja erityisesti sen 39 artiklan 2 ja 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Direktiivissä 2007/46/EY luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat hallinnolliset säännökset ja tekniset vaatimukset, jotka koskevat kaikkia uusia ajoneuvoja, järjestelmiä, osia ja erillisiä teknisiä yksiköitä. Siinä vahvistetaan ajoneuvoja koskevat täsmälliset määritelmät, joita tarvitaan eurooppalaisen tyyppihyväksyntäjärjestelmän asianmukaista toimintaa varten.
- (2) Yhtenä direktiivin 2007/46/EY tavoitteena on ulottaa eurooppalainen ajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmä koskemaan kaikkia ajoneuvoluokkia. Tarvittavat määritelmät sisältävä direktiivin 2007/46/EY liite II on tarpeen muotoilla uudelleen, jotta voidaan ottaa huomioon tekniikan kehitys. Sen vuoksi on tarpeen muuttaa olemassa olevia määritelmiä tai vahvistaa uusia.
- (3) Kokemus on osoittanut, että nykyiset perusteet, joiden avulla päätetään, onko ajoneuvon uutta mallia pidettävä uutena tyyppinä, ovat liian epätasällisia. Tämä epävarmuus voi viivästyttää EU-lainsäädännössä uusille ajoneuvotyypeille vahvistettujen uusien vaatimusten täytäntöönpanoa. Lisäksi on osoittautunut mahdolliseksi kiertää pieniä sarjoja koskevaa EU-lainsäädäntöä jakamalla ajoneuvotyyppi useaan alatyyppiin, joille haetaan eri tyyppihyväksyntä. Tästä voi olla seurauksena, että Euroopan unionissa otetaan käyttöön pienten sarjojen järjestelmän mukaisesti enemmän uusia ajoneuvoja kuin on sallittua. Sen vuoksi on tärkeää täsmentää ne tekniset ominaisuudet, joiden perusteella määritetään, mitä on pidettävä uutena tyyppinä.

- (4) Komission tiedonannoissa Toimintaohjelma hallinnollisen rasituksen keventämiseksi Euroopan unionissa <sup>(2)</sup> ja Lainsäädännön yksinkertaistamista ja parantamista koskeva toimintasuunnitelma <sup>(3)</sup> vahvistettujen periaatteiden mukaisesti on asianmukaista tarkastella uudelleen niitä perusteita, joita käytetään saman ajoneuvotyypin varianttien ja versioiden määrittelemiseen, jotta voidaan keventää ajoneuvonvalmistajien hallinnollista rasitetta. Lisäksi näin tehtäisiin tyyppihyväksyntämenettelystä selkeämpi jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.
- (5) Ajoneuvoja koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista käsittelevän maailmanfoorumin – työryhmä 29 (WP.29) – työn merkitys kasvaa ajoneuvoalan globaalistuessa. Koska on olennaista noudattaa CARS 21 -asiantuntijaryhmän suosituksia, joiden mukaan Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) säännöt olisi sisällytettävä EU:n lainsäädäntöön tai EU:n direktiivejä tai asetuksia olisi jopa korvattava UNECE:n säännöillä ja maailmanlaajuiset tekniset säännöt olisi sisällytettävä EU:n lainsäädäntöön, olisi huolehdittava siitä, että Euroopan unionin lainsäädäntö on johdonmukaista suhteessa UNECE:n sääntöihin.
- (6) Kun otetaan huomioon ajoneuvoja koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista käsittelevässä maailmanfoorumissa meneillään oleva yhdenmukaistamistyö, on olennaista ottaa huomioon uusimmat kehitysaskeleet, jotka vahvistetaan päätöslauselmassa N:o R.E. 3, joka koskee moottoriajoneuvojen ja perävaunujen luokittelua ja määritelmiä pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettävien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti myönnettujen hyväksymisien vastavaroista tunnustamista koskevista ehdoista tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'tarkistettu vuoden 1958 sopimus', puiteissa, sekä erityisessä päätöslauselmassa S.R. 1, joka koskee ajoneuvoluokkien, massojen ja mittojen yhteisiä määritelmiä pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin ja/tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettävien maailmanlaajuisen teknisten sääntöjen vahvistamista koskevan sopimuksen, jäljempänä 'rinnakkaisopimus' tai 'vuoden 1998 sopimus', puiteissa. Eurooppalaisen tyyppihyväksyntäjärjestelmän asianmukainen toiminta voidaan varmistaa vain sisällyttämällä nämä uusimmat kehitysaskeleet puitedirektiiviin. Sen vuoksi on tarpeen ottaa käyttöön uusia perusteita sen määrittämiseen, onko jokin ajoneuvotyyppi luokiteltava luokkaan M vai luokkaan N.

<sup>(1)</sup> EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.<sup>(2)</sup> KOM(2002) 278 lopullinen.<sup>(3)</sup> KOM(2007) 23 lopullinen.

- (7) Päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 443/2009<sup>(1)</sup> 8 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on pidettävä rekisteriä, jossa on tietoja muiden muassa kunkin kyseisen jäsenvaltion alueella rekisteröidyn ajoneuvon tyypistä, variantista ja versiosta ja hiilidioksidipäästöistä. On olennaista täsmentää ne perusteet, joiden mukaisesti kevyt hyötyajoneuvo on tyyppihyväksyttävä M<sub>1</sub>- tai N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvona. Perusteiden pitäisi olla objektiivisia ja toimia ohjeina ajoneuvonvalmistajille sekä tyyppihyväksyntä- ja rekisteröintiviranomaisille. Asetuksen (EY) N:o 443/2009 13 artiklan 4 kohdan mukaisesti on täsmennettävä, onko hiilidioksidipäästöjen lisävähentämiseen käytetty innovatiivisia teknologioita. Sitä varten ajoneuvon valmistajan olisi annettava ajoneuvolle erityinen tunnus, jotta kukin tyyppi/variantti/versio vastaa erityistä innovatiivisten teknologioiden kokonaisuutta. Nämä innovatiiviset teknologiat olisi tällä tavoin pystyttävä tunnistamaan tyyppi/variantti/versio-määritelmästä. Sen vuoksi on asianmukaista lisätä direktiivin 2007/46/EY liitteeseen II vastaava kohta.
- (8) Koska korityyppi on ilmoitettava vaatimustenmukaisuustodistuksessa, jonka tarkoitus on helpottaa uusien ajoneuvojen rekisteröintiä jäsenvaltioissa, yhdenmukaisten tunnusten käyttö kutakin korityyppiä kohti yksinkertaistaisi rekisteröintimenettelyä. Eri korityyppejä varten olisi vahvistettava asianmukaiset tunnuksot, jotta tietojenkäsittely voitaisiin automatisoida.
- (9) Koska erityisesti erikoiskuljetuksia varten suunnitellut perävaunut eivät voi täyttää kaikkia direktiivin 2007/46/EY liitteessä IV lueteltujen säästöjen säännöksiä, joita eurooppalaisen tyyppihyväksynnän yhteydessä on noudatettava, on asianmukaista, että kyseiset perävaunut teknisten ominaisuuksiensa vuoksi sisällytetään erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen luokkaan. Tyyppihyväksyntää varten olisi vahvistettava yksinkertaistetut määräykset, jotta nämä perävaunut voitaisiin tyyppihyväksyä Euroopan tasolla. Sen vuoksi on tarpeen lisätä direktiivin 2007/46/EY liitteeseen XI uusi lisäys.
- (10) Käynnissä on teknisiä kehittämistoimia, joilla haetaan tavarankuljetuksessa tarvittavia uusia ratkaisuja. Sen vuoksi on tarpeen sisällyttää puitelainsäädäntöön uusia määritelmiä, joiden ansiosta voidaan myöhemmin vahvistaa asianmukaisia teknisiä määräyksiä direktiivin 2007/46/EY liitteessä IV tai XI luetelluissa sääöksissä. On tärkeää tehdä selväksi, ettei kyseisille ajoneuvoille pitäisi myöntää EY-tyyppihyväksyntää, ennen kuin tyyppihyväksyntälainsäädäntöön tehdään asiaa koskevat muutokset.
- (11) Neuvoston direktiivin 91/226/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta niiden mukauttamiseksi tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen roiskeestojarjestelmiin liittyvän tekniikan kehitykseen 9 päivänä maaliskuuta 2010 annettua komission direktiiviä 2010/19/EU<sup>(2)</sup> hyväksyttäessä tapahtui virhe, kun direktiivillä muutettiin myös direktiivin 2007/46/EY liitteitä IV ja XI. Kyseiset liitteet oli aiemmin korvattu puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY liitteiden I, III, IV, VI, VII, XI ja XV korvaamisesta (Puitedirektiivi) 7 päivänä lokakuuta 2008 annettua komission asetuksella (EY) N:o 1060/2008.<sup>(3)</sup> Kaikki osittaiset muutokset kyseisiin liitteisiin olisi oikeusvarmuuden nimissä vastedes tehtävä asetuksella. Koska direktiivin 2010/19/EU asianomainen 2 artikla on virheen korjaamiseksi poistettu neuvoston direktiivin 91/226/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta niiden mukauttamiseksi tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen roiskeestojarjestelmiin liittyvän tekniikan kehitykseen annetun komission direktiivin 2010/19/EU oikaisemisesta siltä osin kuin on kyse direktiivin 2007/46/EY liitteiden muuttamisesta 14 päivänä heinäkuuta 2011 annettua komission päätöksellä 2011/415/EU<sup>(4)</sup>, on asianmukaista panna kyseisessä artikkelissa aiemmin säädetyt muutokset täytäntöön tällä asetuksella.
- (12) Jotta voidaan varmistaa tyyppihyväksyntämenettelyn asianmukainen toiminta, on tarpeen saattaa direktiivin 2007/46/EY liitteet ajan tasalle ja mukauttaa ne tieteellisen ja teknisen tiedon kehitykseen.
- (13) Lisäksi on tarpeen saattaa direktiivin 2007/46/EY liitteet ajan tasalle ja vahvistaa tekniset vaatimukset erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten.
- (14) Koska kyseisten liitteiden säännökset ovat riittävän yksityiskohtaisia eivätkä edellytä jäsenvaltioilta lisätoimia niiden saattamiseksi osaksi lainsäädäntöään, on asianmukaista korvata liite II ja muuttaa liitteitä IV, IX ja XI asetuksella direktiivin 2007/46/EY 39 artiklan 8 kohdan mukaisesti.
- (15) Liite II olisi korvattava ja liitteitä IV, IX ja XI muutettava.

<sup>(1)</sup> EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUVL L 72, 20.3.2010, s. 17.

<sup>(3)</sup> EUVL L 292, 31.10.2008, s. 1.

<sup>(4)</sup> Katso tämän virallisen lehden sivu 76.

- (16) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat moottoriajoneuvoja käsittelevän teknisen komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Muutetaan direktiivi 2007/46/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan liite II tämän asetuksen liitteellä I.
- 2) Muutetaan liite IV tämän asetuksen liitteessä II esitetyllä tavalla.
- 3) Muutetaan liite IX tämän asetuksen liitteessä III esitetyllä tavalla.
- 4) Muutetaan liite XI tämän asetuksen liitteessä IV esitetyllä tavalla.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 14 päivänä heinäkuuta 2011.

*2 artikla*

Tämä asetus ei mitätöi ajoneuvoille ennen 29 päivää lokakuuta 2012 myönnettyjä tyyppihyväksyntiä eikä estä tällaisten hyväksyntöjen laajentamista.

*3 artikla*

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan uusiin ajoneuvotyypeihin joille myönnetään hyväksyntä 29 päivänä lokakuuta 2012 tai sen jälkeen.

Liitteessä II ja liitteessä IV olevassa 1 ja 2 kohdassa vahvistettuja vaatimuksia kuitenkin sovelletaan 9 päivästä huhtikuuta 2011.

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, valmistajat voivat soveltaa mitä tahansa tämän asetuksen säännöstä 4 päivästä elokuuta 2011.

*Komission puolesta*  
José Manuel BARROSO  
*Puheenjohtaja*

## LIITE I

## "LIITE II

## YLEISET MÄÄRITELMÄT, AJONEUVOLUOKITUKSESSA KÄYTETTÄVÄT PERUSTEET, AJONEUVOTYYPIT JA KORITYYPIT

## JOHDANTO-OSA

## Yleiset määritelmät ja yleiset määräykset

## 1. Määritelmät

1.1 'Istumapaikalla' tarkoitetaan tilaa, jossa voi istua henkilö, jonka koko vastaa vähintään seuraavia:

- a) kuljettajan tapauksessa 50. persenttiin mieshenkilöä edustava nukke
- b) kaikissa muissa tapauksissa 5. persenttiin aikuista naishenkilöä edustava nukke.

1.2 'Istuimella' tarkoitetaan yhden henkilön istuttavaksi tarkoitettua, ajoneuvon koriin kuuluvaa tai siitä erillistä rakennetta verhoiluineen.

1.2.1 Termillä 'istuin' tarkoitetaan sekä yksittäistä istuinta että yhdistelmäistuinta.

1.2.2 Määritelmän piiriin kuuluvat myös kokoonlaitettavat ja irrotettavat istuimet.

1.3 'Tavaroilla' tarkoitetaan etupäässä irtaimia esineitä.

Termillä 'tavarat' tarkoitetaan muiden muassa irtotavaraa, teollisuustuotteita, nesteitä, eläviä eläimiä, kasvinviljelytuotteita ja jakamattomia kuormia.

1.4 'Enimmäismassalla' tarkoitetaan 'suurinta teknisesti sallittua massaa kuormitettuna' liitteessä I olevan 2.8 kohdan mukaisesti.

## 2. Yleiset määräykset

2.1 Istumapaikkojen määrä

2.1.1 Istumapaikkojen määrää koskevia vaatimuksia sovelletaan istuimiin, jotka on tarkoitettu käyttöön ajoneuvon ollessa tieliikenteessä.

2.1.2 Niitä ei sovelleta istuimiin, jotka on suunniteltu käytettäväksi ajoneuvon ollessa paikoillaan ja jotka on selkeästi osoitettu käyttäjille sellaisiksi joko kuvatunnuksin tai soveltuvin tekstein.

2.1.3 Istumapaikkojen määrän laskemiseen sovelletaan seuraavia vaatimuksia:

- a) Kutakin yksittäistä istuinta pidetään yhtenä istumapaikkana.
- b) Yhdistelmäistuimen tapauksessa kutakin istuintyyntyn tasolta mitattuna vähintään 400 mm leveää tilaa pidetään yhtenä istuinpaikkana.

Tämä vaatimus ei estä valmistajaa soveltamasta 1.1 kohdassa tarkoitettuja määräyksiä.

c) Edellä b alakohdassa tarkoitettua tilaa ei kuitenkaan lasketa yhdeksi istuinpaikaksi seuraavissa tapauksissa:

- i) Yhdistelmäistuimessa on sellaisia ominaisuuksia, jotka estävät nuken asettamisen niin, että se on alaosaltaan luonnollisessa istuma-asennossa. Tällaisia voivat olla esimerkiksi kiinteä lattiakonsoli, pehmustamaton istuinosa taikka nimellisistumapinnan jakava verhoilun osa.
- ii) Välittömästi oletetun istumapaikan edessä oleva pohjalevyn osa on sellainen, että se estää nuken jalkatien sijoittamisen luonnollisella tavalla (siinä on esimerkiksi tunneli).

2.1.4 Kun kyse on ajoneuvoista, jotka kuuluvat matkustajien kuljetuksessa käytettäviä, kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta käsittäviä ajoneuvoja koskevista erityissäännöksistä sekä direktiivien 70/156/EY ja 97/27/EY muuttamisesta 20 päivänä marraskuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/85/EY<sup>(1)</sup> soveltamisalaan, 2.1.3 kohdan b alakohdassa tarkoitettua mitta-arvoa on pidettävä yhtenevänä eri ajoneuvoluokkien osalta edellytysten yhtä henkilöä koskevien vähimmäistilojen kanssa.

(1) EYVL L 42, 13.2.2002, s. 1.

- 2.1.5 Kun ajoneuvossa on irrotettavia istuimia varten tarkoitettuja kiinnikkeitä, irrotettava istuin on otettava lukuun laskettaessa istumapaikkojen määrää.
- 2.1.6 Tilaa, joka on tarkoitettu pyörätuolissa istuvaa varten, on pidettävä istumapaikkana.
- 2.1.6.1 Tämä määräys ei rajoita direktiivin 2001/85/EY liitteessä VII olevan 3.6.1 ja 3.7 kohdan vaatimusten soveltamista.
- 2.2. Enimmäismassa
- 2.2.1 Kun kyse on puoliperävaunun vetoyksiköstä, ajoneuvon luokituksessa huomioon otettavaan enimmäismassaan on sisällytettävä vetopöytäkytkimen kantama puoliperävaunun enimmäismassa.
- 2.2.2 Kun kyse on moottoriajoneuvosta, jolla voidaan vetää keskiakseliperävaunua tai nivelöimättömällä vetoaisalla varustettua perävaunua, moottoriajoneuvon luokituksessa huomioon otettavaan enimmäismassaan on sisällytettävä vetoajoneuvon kytkimen välityksellä kohdistuva enimmäismassa.
- 2.2.3 Kun kyse on puoliperävaunusta, keskiakseliperävaunusta tai nivelöimättömällä vetoaisalla varustetusta perävaunusta, ajoneuvon luokituksessa käytettäväksi enimmäismassaksi on katsottava massa, joka vastaa akselin tai akseliryhmän pyörien välityksellä maahan kohdistuvaa suurinta massaa, kun perävaunu on kytketty vetoajoneuvoon.
- 2.2.4 Kun kyse on apuvaunusta, ajoneuvon luokituksessa huomioon otettavaan enimmäismassaan on sisällytettävä vetopöytäkytkimen kantama puoliperävaunun enimmäismassa.
- 2.3 Erityisvarusteet
- 2.3.1 Ajoneuvoja, joihin on asennettu ensisijaisesti kiinteitä varusteita, kuten koneita tai laitteita, on pidettävä N- tai O-luokan ajoneuvoina.
- 2.4 Yksiköt
- 2.4.1 Ellei toisin mainita, kaikkien käytettävien mittayksiköiden ja niiden tunnusten on vastattava annetun neuvoston direktiivin 80/181/ETY<sup>(1)</sup> säännöksiä.

### 3. Luokittelu ajoneuvoluokkiin

- 3.1. Valmistajan on luokiteltava ajoneuvotyyppi tiettyyn ajoneuvoluokkaan.

Tällöin on kaikkien tässä liitteessä kuvattujen, asiaan liittyvien perusteiden täytyttävä.

- 3.2. Hyväksyntäviranomaisen voi pyytää valmistajalta asianmukaisia lisätietoja, joilla osoitetaan, että ajoneuvotyyppi on luokiteltava erikoiskäyttöön tarkoitetuksi ajoneuvoksi (tunnuksella SG merkitty erityisryhmä).

## A OSA

### Ajoneuvoluokituksessa käytettävät perusteet

#### 1. Ajoneuvoluokat

Eurooppalaisessa ja kansallisessa tyyppihyväksynnässä ja yksittäishyväksynnässä ajoneuvot on luokiteltava seuraavan luokituksen mukaisesti:

(On katsottava, että hyväksyntä voidaan myöntää ainoastaan 1.1.1–1.1.3, 1.2.1–1.2.3 ja 1.3.1–1.3.4 tarkoitettujen luokkien osalta.)

- 1.1 M-luokka Ensisijaisesti matkustajien ja heidän matkatavaroidensa kuljettamiseen suunnitellut ja rakennetut moottoriajoneuvot.
- 1.1.1 M<sub>1</sub>-luokka M-luokan ajoneuvot, joissa on kuljettajan istumapaikan lisäksi enintään kahdeksan istumapaikkaa.
- M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoissa ei saa olla seisoville matkustajille varattua tilaa.
- Istumapaikkoja voi olla myös vain yksi (eli kuljettajan istumapaikka).

<sup>(1)</sup> EYVL L 39, 15.2.1980, s. 40.

- 1.1.2 M<sub>2</sub>-luokka M-luokan ajoneuvot, joissa on kuljettajan istumapaikan lisäksi enemmän kuin kahdeksan istumapaikkaa ja joiden enimmäismassa on enintään 5 tonnia.
- M<sub>2</sub>-luokan ajoneuvoissa saa olla istumapaikkojen lisäksi seisoville matkustajille varattu tila.
- 1.1.3 M<sub>3</sub>-luokka M-luokan ajoneuvot, joissa on kuljettajan istumapaikan lisäksi enemmän kuin kahdeksan istumapaikkaa ja joiden enimmäismassa on yli 5 tonnia.
- M<sub>3</sub>-luokan ajoneuvoissa saa olla seisoville matkustajille varattu tila.
- 1.2 N-luokka Ensisijaisesti tavaran kuljettamiseen suunnitellut ja rakennetut moottoriajoneuvot.
- 1.2.1 N<sub>1</sub>-luokka N-luokan ajoneuvot, joiden enimmäismassa on enintään 3,5 tonnia.
- 1.2.2 N<sub>2</sub>-luokka N-luokan ajoneuvot, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia mutta enintään 12 tonnia.
- 1.2.3 N<sub>3</sub>-luokka N-luokan ajoneuvot, joiden enimmäismassa on yli 12 tonnia.
- 1.3 O-luokka Tavaran tai henkilöiden kuljettamiseen taikka matkailutarkoituksiin suunnitellut ja rakennetut perävaunut.
- 1.3.1 O<sub>1</sub>-luokka O-luokan ajoneuvot, joiden enimmäismassa on enintään 0,75 tonnia.
- 1.3.2 O<sub>2</sub>-luokka O-luokan ajoneuvot, joiden enimmäismassa on yli 0,75 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia.
- 1.3.3 O<sub>3</sub>-luokka O-luokan ajoneuvot, joiden enimmäismassa on yli 3,5 tonnia mutta enintään 10 tonnia.
- 1.3.4 O<sub>4</sub>-luokka O-luokan ajoneuvot, joiden enimmäismassa on yli 10 tonnia.

## 2. Ajoneuvoluokkien alaluokat

### 2.1 Maastoajoneuvot

'Maastoajoneuvolla' tarkoitetaan M- tai N-luokan ajoneuvoa, jota voidaan sen erityisten teknisten ominaisuuksien ansiosta käyttää tiestön ulkopuolella.

Näiden ajoneuvoluokkien tapauksessa ajoneuvoluokan osoittavaan kirjain-numerotunnukseen liitetään G-kirjain.

Perusteet ajoneuvojen luokitteluun maastoajoneuvojen alaluokkaan esitetään tämän liitteen A osassa olevassa 4 jaksossa.

### 2.2 Erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen

#### 2.2.1 'Erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen'

Kun kyse on keskeneräisestä ajoneuvosta, joka on tarkoitettu luokitella erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen alaluokkaan, ajoneuvoluokan osoittavaan kirjain-numerotunnukseen liitetään S-kirjain.

Erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen eri tyytit määritellään ja luetellaan 5 kohdassa.

### 2.3 Erikoiskäyttöön tarkoitettu maastoajoneuvo

#### 2.3.1 'Erikoiskäyttöön tarkoitettujen maastoajoneuvojen'

Näiden ajoneuvoluokkien tapauksessa ajoneuvoluokan osoittavaan kirjain-numerotunnukseen liitetään G-kirjain.

Kun kyse on keskeneräisestä ajoneuvosta, joka on tarkoitettu luokitella erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen alaluokkaan, tunnuksen liitetään toiseksi loppuliitteeksi S-kirjain.



- 3. N-luokan ajoneuvojen luokitusperusteet**
- 3.1 Luokiteltaessa ajoneuvotyyppi N-luokkaan on käytettävä perustana kohdassa 3.2–3.6 kohdassa tarkoitettuja ajoneuvon teknisiä ominaisuuksia.
- 3.2 Periaatteena on, että ne osastot, joissa kaikki istumapaikat sijaitsevat, on erotettava täysin kuormatilasta.
- 3.3 Edellä 3.2 kohdassa vahvistetuista vaatimuksista poiketen henkilöitä ja tavaraa voidaan kuljettaa samassa osastossa, kunhan kuormatilassa on kiinnityslaitteet, joilla suojellaan kuljetettavia henkilöitä kuorman siirtymiseltä ajon aikana, myös voimakkaan jarrutuksen ja kaarreajon yhteydessä.
- 3.4 Edellä 3.3 kohdassa vaaditut kuormankiinnityslaitteet sekä osastointijärjestelmät, jotka on tarkoitettu enintään massaltaan 7,5 tonnin ajoneuvoihin, on suunniteltava ISO-standardin 27956:2009 Road vehicles – Securing of cargo in delivery vans – Requirements and Test methods 3 ja 4 kohdan vaatimusten mukaisesti.
- 3.4.1 Edellä 3.4 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten täytyminen voidaan todentaa valmistajan antamalla vaatimustenmukaisuusvakuutuksella.
- 3.4.2 Vaihtoehtona 3.4 kohdan vaatimuksille valmistaja voi osoittaa hyväksyntäviranomaista tyydyttävällä tavalla, että asennetut kiinnityslaitteet tarjoavat samantasoisien suojan kuin viitatussa standardissa edellytetään.
- 3.5 Istumapaikkojen määrä ilman kuljettajan istumapaikkaa ei saa ylittää seuraavia:
- a) 6, kun kyse on N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoista
- b) 8, kun kyse on N<sub>2</sub>- tai N<sub>3</sub>-luokan ajoneuvoista.
- 3.6 Ajoneuvojen tavarankuljetuskapasiteetin on oltava sama tai suurempi kuin kilogrammoina ilmaistu henkilönkuljetuskapasiteetti.
- 3.6.1 Sen osoittamiseksi on seuraavien yhtälöiden toteuduttava kaikissa konfiguraatioissa ja etenkin silloin, kun kaikki istumapaikat ovat käytössä:
- a) kun  $N = 0$ :
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) kun  $0 < N \leq 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) kun  $N > 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68$$
- joissa kirjaimilla tarkoitetaan seuraavaa:
- P on suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna
- M on ajokuntoisen ajoneuvon massa
- N on istumapaikkojen määrä ilman kuljettajan istumapaikkaa.
- 3.6.2 Massaan M on luettava mukaan niiden varusteiden massa, jotka on asennettu ajoneuvoon tavarankuljettamista (esim. säiliö tai kori), tavarankäsittelyä (esim. nosturi tai nostolaite) ja tavaroiden kiinnittämistä (esim. kuormankiinnityslaitteet) varten.
- Sellaisten varusteiden massaa, joita ei käytetä edellä mainittuihin tarkoituksiin (kompessori, vinssi, sähkögeneraattori, viestintälaitteet jne.), ei lueta mukaan massaan M edellä esitettyjä kaavoja sovellettaessa.
- 3.7 Edellä 3.2–3.6 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten on täyttyvä ajoneuvotyypin kaikkien varianttien ja versioiden osalta.
- 3.8 N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvojen luokitusperusteet

3.8.1 Ajoneuvo luokitellaan N<sub>1</sub>-luokkaan, kun kaikki sovellettavat perusteet täyttyvät.

Jos yksi tai useampi peruste jää täyttymättä, ajoneuvo on luokiteltava M<sub>1</sub>-luokkaan.

3.8.2 Edellä 3.2–3.6 kohdassa tarkoitettujen yleisten perusteiden lisäksi on 3.8.2.1–3.8.2.3.5 kohdassa vahvistettujen perusteiden täytyttävä luokiteltaessa ajoneuvoja, joissa ohjaamo ja kuorma ovat samassa yksikössä (kori BB).

3.8.2.1 Vaadittujen perusteiden on täytyttävä myös siinä tapauksessa, että istuinrivin ja kuormatilan väliin on asennettu täysimittainen tai osittainen väliseinä.

3.8.2.2 Perusteina on käytettävä seuraavia:

a) Tavarat on voitava kuormata tarkoitusta varten suunnitellun ja rakennetun takaoven, takaluukun tai sivuoven kautta.

b) Takaoven tai takaluukun kuormausaukon on täytettävä seuraavat vaatimukset:

i) Kun ajoneuvoon on asennettu vain yksi istuinrivi tai vain kuljettajan istuin, kuormausaukon vähimmäiskorkeuden on oltava vähintään 600 mm.

ii) Kun ajoneuvoon on asennettu kaksi istuinriviä tai enemmän, kuormausaukon vähimmäiskorkeuden on oltava vähintään 600 mm ja aukon pinta-alan vähintään 12 800 cm<sup>2</sup>.

c) Kuormatilan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

'Kuormatilalla' tarkoitetaan ajoneuvon osaa, joka sijaitsee istuinrivien takana, tai jos ajoneuvossa on vain yksi kuljettajan istuin, kuljettajan istuimen takana.

i) Kuormatilan lastaustason on oltava pääsääntöisesti tasainen.

ii) Kun ajoneuvoon on asennettu vain yksi istuinrivi tai yksi istuin, kuormatilan vähimmäispituuden on oltava vähintään 40 prosenttia akselivälistä.

iii) Kun ajoneuvoon on asennettu kaksi istuinriviä tai enemmän, kuormatilan vähimmäispituuden on oltava vähintään 30 prosenttia akselivälistä.

Jos takimmaisen istuinrivin istuimet voidaan poistaa ajoneuvosta vaivattomasti ilman erikoistyökaluja, kuormatilan pituutta koskevien vaatimusten on täytyttävä, kun kaikki istuimet on asennettu ajoneuvoon.

iv) Kuormatilan pituutta koskevien vaatimusten on täytyttävä, kun tapauksen mukaan ensimmäisen tai viimeisen rivin istuimet ovat tavanomaisessa asennossaan matkustajien käyttöä varten.

3.8.2.3 Mittauksia koskevat erityisedellytykset

3.8.2.3.1 Määritelmät

a) 'Kuormausaukon korkeudella' tarkoitetaan oviaukon alaosan korkeinta kohtaa sivuavan vaakatason ja oviaukon yläosan alinta kohtaa sivuavan vaakatason pystyettäisyttä.

b) 'Kuormausaukon pinta-alalla' tarkoitetaan takaovien tai takaluukun ollessa täysin avoimina muodostuvan suurimman aukon pinta-alaltaan suurinta kohtisuoraa projektiota ajoneuvon keskilinjan suhteen kohtisuoralla pystytasolla.

c) 'Akselivälillä' tarkoitetaan 3.8.2.2 ja 3.8.3.1 kohdassa olevien kaavojen soveltamiseksi etäisyyttä seuraavien välillä:

i) kaksiakselisessa ajoneuvossa etuakselin keskilinja ja toisen akselin keskilinja

ii) kolmiakselisessa ajoneuvossa etuakselin keskilinja ja samalla etäisyydellä toisesta ja kolmannesta akselista sijaitsevan kuvitteellisen akselin keskilinja.

### 3.8.2.3.2 Istuinten säädöt

- a) Istuimet on säädettävä takimmaiseen ja uloimpaan asentoonsa.
- b) Jos istuimen selkänoja on säädettävissä, se on säädettävä niin, että kolmiulotteinen H-pisteen määrittäminen mahtuu istuimelle 25 asteen ylävartalo kulmaan säädettynä.
- c) Jos istuimen selkänoja ei ole säädettävissä, se on asetettava ajoneuvon valmistajan suunnittelemaan asentoon.
- d) Jos istuimen korkeutta voi säätää, se on säädettävä alimpaan asentoonsa.

### 3.8.2.3.3 Ajoneuvon testauskunto

- a) Ajoneuvo on kuormattava enimmäismassansa vastaavasti.
- b) Ajoneuvon pyörät on suunnattava eteenpäin.

3.8.2.3.4 Edellä 3.8.2.3.2 kohdassa esitettyjä vaatimuksia ei sovelleta, jos ajoneuvoon on asennettu väliseinä.

### 3.8.2.3.5 Kuormatilan pituuden mittaaminen

- a) Jos ajoneuvoon ei ole asennettu väliseinää, pituus on mitattava istuimen selkänojan takimmaista ulointa pistettä sivuavasta pystytasosta takasisäseinään taikka suljettuun oveen tai takaluukkuun.
- b) Jos ajoneuvoon on asennettu väliseinä, pituus on mitattava väliseinän takimmaista ulointa pistettä sivuavasta pystytasosta takasisäseinään taikka suljettuun oveen tai takaluukkuun.
- c) Pituutta koskevien vaatimusten on täyttyvä vähintään vaakalinjalla, joka kulkee kuormatilan lattiaa pitkin ajoneuvon keskilinjan kautta kulkevalla pitkittäisellä pystytasolla.

3.8.3 Edellä 3.2–3.6 kohdassa tarkoitettujen yleisten perusteiden lisäksi on 3.8.3.1–3.8.3.4 kohdassa vahvistettujen perusteiden täyttyvä luokiteltaessa ajoneuvoja, joissa ohjaamo ja kuorma eivät ole samassa yksikössä (kori BE).

### 3.8.3.1 Jos ajoneuvossa on umpikori, sovelletaan seuraavaa:

- a) Tavarat on voitava kuormata esimerkiksi takaoven, takaluukun tai paneelin kautta.
- b) Kuormausaukon vähimmäiskorkeuden on oltava vähintään 600 mm ja aukon pinta-alan vähintään 12 800 cm<sup>2</sup>.
- c) Kuormatilan vähimmäispituuden on oltava vähintään 40 prosenttia akselivälistä.

3.8.3.2 Jos ajoneuvon kuormatila on tyypiltään avoin, sovelletaan ainoastaan 3.8.3.1 kohdan a ja c alakohdassa tarkoitettuja vaatimuksia.

3.8.3.3 Edellä 3.8.3 kohdassa tarkoitettuja vaatimuksia sovellettaessa sovelletaan 3.8.2 kohdan määritelmiä soveltuvin osin.

3.8.3.4 Kuormatilan pituutta koskevien vaatimusten on kuitenkin täyttyvä vähintään vaakalinjalla, joka kulkee kuormatilan lattiaa pitkin ajoneuvon keskilinjan kautta kulkevalla pitkittäistasolla.

## 4. Perusteet ajoneuvojen luokittelulle maastoajoneuvojen alaluokkaan

4.1 M<sub>1</sub>- tai N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvot on luokiteltava maastoajoneuvojen alaluokkaan, jos ne täyttävät samanaikaisesti seuraavat edellytykset:

- a) Vähintään yksi etu- ja vähintään yksi taka-akseli on suunniteltu vetämään samanaikaisesti, riippumatta siitä, voidaanko yksi vetoakseli kytkeä irti.
- b) Ajoneuvossa on vähintään yksi taseuspyörästäön lukitusjärjestelmä tai vastaava järjestelmä.
- c) Ajoneuvon mäestälähtökyky ilman perävaunua on vähintään 25 prosenttia.
- d) Viisi seuraavista kuudesta vaatimuksesta täyttyy:
  - i) Lähestymiskulman on oltava vähintään 25 astetta.
  - ii) Jättökulman on oltava vähintään 20 astetta.

- iii) Ylituskulman on oltava vähintään 20 astetta.
  - iv) Maavaran etuakselin kohdalla on oltava vähintään 180 mm.
  - v) Maavaran taka-akselin kohdalla on oltava vähintään 180 mm.
  - vi) Maavaran akselien välillä on oltava vähintään 200 mm.
- 4.2  $M_2$ -,  $N_2$ - tai  $M_3$ -luokan ajoneuvot, joiden enimmäismassa on enintään 12 tonnia, on luokiteltava maastoajoneuvojen alaluokkaan, jos ne täyttävät a alakohdassa vahvistetun edellytyksen tai sekä b että c alakohdassa vahvistetut edellytykset.
- a) Kaikki akselit vetävät samanaikaisesti, riippumatta siitä, voidaanko yksi tai useampi vetoakseli kytkeä irti.
  - b) i) Vähintään yksi etu- ja vähintään yksi taka-akseli on suunniteltu vetämään samanaikaisesti, riippumatta siitä, voidaanko yksi vetoakseli kytkeä irti.
    - ii) Ajoneuvossa on vähintään yksi tasauspyörästäön lukitusjärjestelmä tai vastaava järjestelmä.
    - iii) Ajoneuvon mäestälähtökyky ilman perävaunua on vähintään 25 prosenttia.
  - c) Ajoneuvo täyttää seuraavista kuudesta vaatimuksesta vähintään viisi, jos sen enimmäismassa on enintään 7,5 tonnia, ja vähintään neljä, jos sen enimmäismassa on yli 7,5 tonnia:
    - i) Lähestymiskulman on oltava vähintään 25 astetta.
    - ii) Jättökulman on oltava vähintään 25 astetta.
    - iii) Ylituskulman on oltava vähintään 25 astetta.
    - iv) Maavaran etuakselin kohdalla on oltava vähintään 250 mm.
    - v) Maavaran akselien välillä on oltava vähintään 300 mm.
    - vi) Maavaran taka-akselin kohdalla on oltava vähintään 250 mm.
- 4.3  $M_3$ - tai  $N_3$ -luokan ajoneuvot, joiden enimmäismassa on yli 12 tonnia, on luokiteltava maastoajoneuvojen alaluokkaan, jos ne täyttävät a alakohdassa vahvistetun edellytyksen tai sekä b että c alakohdassa vahvistetut edellytykset.
- a) Kaikki akselit vetävät samanaikaisesti, riippumatta siitä, voidaanko yksi tai useampi vetoakseli kytkeä irti.
  - b) i) Vähintään puolet akseleista (tai kolmiakselisen ajoneuvon akseleista kaksi ja viisiakselisen ajoneuvon akseleista kolme) on suunniteltu vetämään samanaikaisesti, riippumatta siitä, voidaanko yksi vetoakseli kytkeä irti.
    - ii) Ajoneuvossa on vähintään yksi tasauspyörästäön lukitusjärjestelmä tai vastaava järjestelmä.
    - iii) Ajoneuvon mäestälähtökyky ilman perävaunua on vähintään 25 prosenttia.
  - c) Vähintään neljä seuraavista kuudesta vaatimuksesta täytyy:
    - i) Lähestymiskulman on oltava vähintään 25 astetta.
    - ii) Jättökulman on oltava vähintään 25 astetta.
    - iii) Ylituskulman on oltava vähintään 25 astetta.
    - iv) Maavaran etuakselin kohdalla on oltava vähintään 250 mm.
    - v) Maavaran akselien välillä on oltava vähintään 300 mm.
    - vi) Maavaran taka-akselin kohdalla on oltava vähintään 250 mm.
- 4.4 Menettely tässä jaksossa tarkoitettujen geometrisen vaatimusten mukaisuuden tarkastamista varten vahvistetaan lisäyksessä 1.

## 5. Erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot

	Nimi	Tunnus	Määritelmä
5.1	Matkailuauto	SA	M-luokan ajoneuvo, jossa on vähintään seuraavilla varusteilla varustetut majoitustilat: a) istuimia ja pöytä b) makuupaikkoja, jotka voidaan myös muuntaa istuimista c) keittomahdollisuudet d) varastotiloja. Näiden varusteiden on oltava kiinnitetty tukevasti majoitustilaan. Pöytä voidaan kuitenkin suunnitella helposti poistettavaksi.
5.2	Panssariajoneuvo	SB	Kuljetettavien henkilöiden tai tavaroiden suojeleluun tarkoitettu ajoneuvo, jossa on luodinkestävä panssarointi.
5.3	Ambulanssi	SC	M-luokan ajoneuvo, joka on tarkoitettu sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen ja jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten. Ajoneuvon potilastilan on täytettävä standardin EN 1798:2007 Lääkinnälliset ajoneuvot laitteineen. Ambulanssit tekniset vaatimukset lukuun ottamatta 6.5 kohtaa (varusteluettelo).
5.4	Ruumisauto	SD	M-luokan ajoneuvo, joka on tarkoitettu kuolleiden henkilöiden kuljetukseen ja jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten.
5.5	Pyörätuolin käyttäjille tarkoitettu ajoneuvo	SH	M <sub>1</sub> -luokan ajoneuvo, joka on erityisesti rakennettu tai muunnettu siten, että siinä voi matkustaa yksi tai useampi henkilö pyörätuolissaan istuen ajoneuvon ollessa tieliikenteessä.
5.6	Matkailuperävaunu	SE	ISO-standardin 3833:1977 3.2.1.3 kohdassa olevan määritelmän mukainen O-luokan ajoneuvo.
5.7	Ajoneuvonosturi	SF	N <sub>3</sub> -luokan erikoiskäyttöön tarkoitettu ajoneuvo, jota ei ole varustettu tavaroiden kuljettamista varten mutta jonka nosturin nostomomentti on yhtä suuri tai suurempi kuin 400 kNm.
5.8	Erytisryhmän ajoneuvo	SG	Erikoiskäyttöön tarkoitettu ajoneuvo, joka ei kuulu minkään tässä jaksossa mainitun määritelmän piiriin.
5.9	Apuvaunu	SJ	O-luokan ajoneuvo, joka on varustettu vetopöytäkytkimellä, joka on tarkoitettu puoliperävaunun kytkemiseen yhdistelmään varsinaisena perävaununa.
5.10	Erikoiskuljetusperävaunu	SK	O <sub>4</sub> -luokan ajoneuvo, joka on tarkoitettu jakamattomien kuormien kuljettamiseen ja johon sen mittojen vuoksi sovelletaan nopeus- ja liikennerajoituksia. Termillä tarkoitetaan myös hydraulisia moduuliperävaunuja moduulien määrästä riippumatta.

## 6. Huomautuksia

6.1 Tyyppihyväksyntää ei myönnetä

- a) tämän liitteen A osassa olevassa 5 jaksossa määritellyille apuvaunuille
- b) tämän liitteen C osassa olevassa 4 jaksossa määritellyille nivelöimättömällä vetoaisalla varustetuille perävaunuille
- c) perävaunuille, joissa voidaan kuljettaa matkustajia tieliikenteessä.

6.2 Edellä oleva 6.1 kohta ei vaikuta 23 artiklan säännöksiin, jotka koskevat kansallista piensarjatyypihyväksyntää.

## B OSA

## Ajoneuvotyyppiä, variantteja ja versioita koskevat perusteet

1. M<sub>1</sub>-luokka

## 1.1 Ajoneuvotyyppi

1.1.1 'Ajoneuvotyyppillä' tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta ominaisuuksiltaan:

- a) Valmistajan toiminimi.
- Yrityksen oikeudellisen omistumuodon muuttuminen ei edellytä uuden hyväksynnän myöntämistä.
- b) Kun kyse on itsekantavasta korista, korirakenteen olennaisten osien suunnittelu ja kokoonpano.
- Samaa vaatimusta sovelletaan soveltuvin osin myös ajoneuvoihin, joiden kori on pultattu tai hitsattu erilliseen runkoon.
- c) Kun kyse on useassa vaiheessa rakennetuista ajoneuvoista, edellistä valmistusvaihetta edustavan ajoneuvon valmistaja ja tyyppi.
- 1.1.2 Jos valmistaja käyttää eri korityyppien (esim. sedan ja coupé) valmistamisessa korirakenteen lattiaa sekä niitä olennaisia rakenneosia, jotka muodostavat runkorakenteen välittömästi tuulilasin etupuolella, voidaan 1.1.1 kohdan b alakohdassa vahvistetuista vaatimuksista poiketen katsoa ajoneuvojen kuuluvan samaan tyyppiin. Valmistajan on toimitettava asiasta näyttö.
- 1.1.3 Tyypin on koostuttava vähintään yhdestä variantista ja yhdestä versiosta.
- 1.2 Variantti
- 1.2.1 Ajoneuvotyyppin 'variantilla' tarkoitetaan tyyppin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta rakeneominaisuuksiltaan:
- a) sivuovien määrä tai C osassa olevassa 1 jaksossa määritelty korityyppi, jos valmistaja soveltaa 1.1.2 kohdassa vahvistettua perustetta
- b) moottori seuraavien rakeneominaisuuksien suhteen:
- i) energianlähteen tyyppi (polttimoottori, sähkömoottori tai muu)
- ii) toimintaperiaate (ottomoottori, dieselmoottori tai muu)
- iii) sylinterien määrä ja järjestely polttomoottorin tapauksessa (L4, V6 tai muu)
- c) akselien määrä
- d) vetävien akselien määrä ja yhteenkytkentä
- e) ohjaavien akselien määrä
- f) valmistusvaihe (esimerkiksi valmis/keskeneräinen).
- 1.3 Versio
- 1.3.1 Variantin 'versiolla' tarkoitetaan variantin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta ominaisuuksiltaan:
- a) suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna
- b) polttomoottorin tapauksessa moottorin sylinteritilavuus
- c) moottorin suurin lähtöteho tai jatkuva nimellisteho (sähkömoottori)
- d) polttoaine (benssiini, dieselöljy, nestekaasu, kaksoispolttoaine tai muu)
- e) istumapaikkojen enimmäismäärä
- f) ohiajomelu
- g) päästöluokka (esimerkiksi Euro 5, Euro 6 tai muu)
- h) yhdistetyt tai painotetut, yhdistetyt hiilidioksidipäästöt
- i) sähköenergian kulutus (painotettu, yhdistetty)
- j) yhdistetty tai painotettu, yhdistetty polttoaineenkulutus
- k) onko käytetty päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 443/2009 12 artiklassa tarkoitettua erityistä innovatiivisten teknologioiden kokonaisuutta <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1.

## 2. M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-luokka

### 2.1 Ajoneuvotyyppi

#### 2.1.1 'Ajoneuvotyyppillä' tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta ominaisuuksiltaan:

- a) Valmistajan toiminimi.

Yrityksen oikeudellisen omistusmuodon muuttuminen ei edellytä uuden hyväksynnän myöntämistä.

- b) Luokka

- c) Seuraavat rakenteen ja suunnittelun olennaiset osat:

i) alustan muodostavien olennaisten rakenneosien suunnittelu ja rakenne

ii) kun kyse on itsekantavasta korista, korirakenteen olennaisten rakenneosien suunnittelu ja rakenne.

- d) Kerrosten määrä (yksi- vai kaksikerroksinen).

- e) Osien määrä (jäykkä/nivelletty).

- f) Akselien määrä

- g) Energiansyöttötapa (ulkoinen tai sisäinen)

- h) Kun kyse on useassa vaiheessa rakennetuista ajoneuvoista, edellistä valmistusvaihetta edustavan ajoneuvon valmistaja ja tyyppi.

#### 2.1.2 Tyyppin on koostuttava vähintään yhdestä variantista ja yhdestä versiosta.

### 2.2 Variantti

#### 2.2.1 Ajoneuvotyyppin 'variantilla' tarkoitetaan tyyppin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta rakeneominaisuuksiltaan:

- a) C osassa olevassa 2 jaksossa määritelty korityyppi

- b) ajoneuvon alaluokka tai alaluokkien yhdistelmä direktiivin 2001/85/EY liitteessä I olevan 2.1.1 kohdan määritelmän mukaisesti (ainoastaan valmiiden ja valmistuneiden ajoneuvojen osalta)

- c) valmistusvaihe (esimerkiksi valmis/keskeneräinen/valmistunut)

- d) moottori seuraavien rakenneominaisuuksien suhteen:

i) energianlähteen tyyppi (polttimoottori, sähkömoottori tai muu)

ii) toimintaperiaate (ottomoottori, dieselmoottori tai muu)

iii) sylinterien määrä ja järjestely polttomoottorin tapauksessa (L6, V8 tai muu).

### 2.3 Versio

#### 2.3.1 Variantin 'versiolla' tarkoitetaan variantin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta ominaisuuksiltaan:

- a) suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna

- b) ajoneuvon kyky vetää perävaunua

- c) polttomoottorin tapauksessa moottorin sylinteritilavuus

- d) moottorin suurin lähtöteho tai jatkuva nimellisteho (sähkömoottori)

- e) polttoaine (benssiini, dieselöljy, nestekaasu, kaksoispolttoaine tai muu)

- f) ohiajomelu

- g) päästöluokka (esimerkiksi Euro IV, Euro V tai muu).

## 3. N<sub>1</sub>-luokka

### 3.1 Ajoneuvotyyppi

#### 3.1.1 'Ajoneuvotyyppillä' tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta ominaisuuksiltaan:

- a) Valmistajan toiminimi.

Yrityksen oikeudellisen omistusmuodon muuttuminen ei edellytä uuden hyväksynnän myöntämistä.



- b) Kun kyse on itsekantavasta korista, korirakenteen olennaisten osien suunnittelu ja kokoonpano.
- c) Kun kori ei ole itsekantava, alustan olennaisten rakenneosien suunnittelu ja rakenne.
- d) Kun kyse on useassa vaiheessa rakennetuista ajoneuvoista, edellistä valmistusvaihetta edustavan ajoneuvon valmistaja ja tyyppi.
- 3.1.2 Jos valmistaja käyttää eri korityyppien (esim. umpikorinen tavarankuljetusajoneuvo ja alusta-ohjaamorakenteinen ajoneuvo, eri akselivälit ja eri kattokorkeus) valmistamisessa korirakenteen lattiaa sekä niitä olennaisia rakenneosia, jotka muodostavat runkorakenteen välittömästi tuulilasin etupuolella, voidaan 3.1.1 kohdan b alakohdassa vahvistetuista vaatimuksista poiketen katsoa ajoneuvojen kuuluvan samaan tyyppiin. Valmistajan on toimitettava asiasta näyttö.
- 3.1.3 Tyypin on koostuttava vähintään yhdestä variantista ja yhdestä versiosta.
- 3.2 Variantti
- 3.2.1 Ajoneuvotyyppin 'variantilla' tarkoitetaan tyyppin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta rakeneominaisuuksiltaan:
- a) sivuovien määrä tai C osassa olevassa 3 jaksossa määritelty korityyppi (valmiit ja valmistuneet ajoneuvot), jos valmistaja soveltaa 3.1.2 kohdassa vahvistettua perustetta
- b) valmistusvaihe (esimerkiksi valmis/keskeneräinen/valmistunut)
- c) moottori seuraavien rakeneominaisuuksien suhteen:
- i) energianlähteen tyyppi (polttimoottori, sähkömoottori tai muu)
- ii) toimintaperiaate (ottomoottori, dieselmoottori tai muu)
- iii) sylinterien määrä ja järjestely polttomoottorin tapauksessa (L6, V8 tai muu)
- d) akselien määrä
- e) vetävien akselien määrä ja yhteenkytkentä
- f) ohjaavien akselien määrä.
- 3.3 Versio
- 3.3.1 Variantin 'versiolla' tarkoitetaan variantin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta ominaisuuksiltaan:
- a) suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna
- b) polttomoottorin tapauksessa moottorin sylinteritilavuus
- c) moottorin suurin lähtöteho tai jatkuva nimellisteho (sähkömoottori)
- d) polttoaine (benssiini, dieselöljy, nestekaasu, kaksoispolttoaine tai muu)
- e) istumapaikkojen enimmäismäärä
- f) ohiajomelu
- g) päästöluokka (esimerkiksi Euro 5, Euro 6 tai muu)
- h) yhdistetyt tai painotetut, yhdistetyt hiilidioksidipäästöt
- i) sähköenergian kulutus (painotettu, yhdistetty)
- j) yhdistetty tai painotettu, yhdistetty polttoaineenkulutus.
4. **N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-luokat**
- 4.1 Ajoneuvotyyppi
- 4.1.1 'Ajoneuvotyyppillä' tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta ominaisuuksiltaan:
- a) Valmistajan toiminimi.
- Yrityksen oikeudellisen omistusmuodon muuttuminen ei edellytä uuden hyväksynnän myöntämistä.
- b) Luokka.
- c) Yhdelle tuotelinjalle yhteinen alustan suunnittelu ja rakenne.
- d) Akselien määrä.
- e) Kun kyse on useassa vaiheessa rakennetuista ajoneuvoista, edellistä valmistusvaihetta edustavan ajoneuvon valmistaja ja tyyppi.
- 4.1.2 Tyypin on koostuttava vähintään yhdestä variantista ja yhdestä versiosta.

#### 4.2 Variantti

4.2.1 Ajoneuvotyyppin 'variantilla' tarkoitetaan tyyppin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta rakenneominaisuuksiltaan:

- a) korin rakenne tai C osassa olevassa 3 jaksossa ja lisäyksessä 2 tarkoitettu korityyppi (ainoastaan valmiit ja valmistuneet ajoneuvot)
- b) valmistusvaihe (esimerkiksi valmis/keskeneräinen/valmistunut)
- c) moottori seuraavien rakenneominaisuuksien suhteen:
  - i) energianlähteen tyyppi (polttimoottori, sähkömoottori tai muu)
  - ii) toimintaperiaate (ottomoottori, dieselmoottori tai muu)
  - iii) sylinterien määrä ja järjestely polttomoottorin tapauksessa (L6, V8 tai muu)
- d) vetävien akselien määrä ja yhteenkytkentä
- e) ohjaavien akselien määrä.

#### 4.3 Versio

4.3.1 Variantin 'versiolla' tarkoitetaan variantin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta ominaisuuksiltaan:

- a) suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna
- b) mahdollisuus vetää seuraavia perävaunuja:
  - i) jarruton perävaunu
  - ii) E-säännön nro 13 kohdassa 2.12 olevan määritelmän mukaisella inertiajarrujärjestelmällä (tai työntöjarrujärjestelmällä) varustettu perävaunu
  - iii) E-säännön nro 13 kohdassa 2.9 olevan määritelmän mukaisella jatkuvan jarrutuksen tai kohdassa 2.10 olevan määritelmän mukaisella puolijatkuvan jarrutuksen järjestelmällä varustettu perävaunu
  - iv) O<sub>4</sub>-luokan perävaunu, jonka kanssa yhdistelmän enimmäismassa on enintään 44 tonnia
  - v) O<sub>4</sub>-luokan perävaunu, jonka kanssa yhdistelmän enimmäismassa on yli 44 tonnia
- c) moottorin sylinteritilavuus
- d) moottorin suurin lähtöteho
- e) polttoaine (benssiini, dieselöljy, nestekaasu, kaksoispolttoaine tai muu)
- f) ohiajomelu
- g) päästöluokka (esimerkiksi Euro IV, Euro V tai muu).

#### 5. O<sub>1</sub>- ja O<sub>2</sub>-luokka

5.1 Ajoneuvotyyppi

5.1.1 'Ajoneuvotyyppillä' tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta ominaisuuksiltaan:

- a) Valmistajan toiminimi.

Yrityksen oikeudellisen omistusmuodon muuttuminen ei edellytä uuden hyväksynnän myöntämistä.

- b) Luokka.

- c) C osassa olevassa 4 jaksossa määritelty korityyppi.

- d) Seuraavat rakenteen ja suunnittelun olennaiset osat:
- alustan muodostavien olennaisten rakenneosien suunnittelu ja rakenne
  - kun kyse on itsekantavasta korista, korirakenteen olennaisten rakenneosien suunnittelu ja rakenne.
- e) Akselien määrä.
- f) Kun kyse on useassa vaiheessa rakennetuista ajoneuvoista, edellistä valmistusvaihetta edustavan ajoneuvon valmistaja ja tyyppi.
- 5.1.2 Tyyppin on koostuttava vähintään yhdestä variantista ja yhdestä versiosta.
- 5.2 Variantti
- 5.2.1 Ajoneuvotyyppin 'variantilla' tarkoitetaan tyyppin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta rakeneominaisuuksiltaan:
- lisäyksessä 2 tarkoitettu korityyppi (valmiit ja valmistuneet ajoneuvot)
  - valmistusvaihe (esimerkiksi valmis/keskeneräinen/valmistunut)
  - jarrujärjestelmän tyyppi (esimerkiksi jarruton/inertia/tehostettu).
- 5.3 Versio
- 5.3.1 Variantin 'versiolla' tarkoitetaan variantin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta ominaisuuksiltaan:
- suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna
  - jousitus (ilma-, teräs- kumi-, vääntövarsijousitus tai muu)
  - vetoaisan tyyppi (kolmiomainen, putkimainen tai muu).
6. **O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-luokat**
- 6.1 Ajoneuvotyyppi
- 6.1.1 'Ajoneuvotyyppillä' tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta ominaisuuksiltaan:
- Valmistajan toiminimi.  
Yrityksen oikeudellisen omistumuodon muuttuminen ei edellytä uuden hyväksynnän myöntämistä.
  - Luokka.
  - Perävaunun tyyppi C osassa olevan 4 jakson määritelmien mukaisesti.
  - Seuraavat rakenteen ja suunnittelun olennaiset osat:
    - alustan muodostavien olennaisten rakenneosien suunnittelu ja rakenne
    - kun kyse on itsekantavalla korilla varustetuista perävaunuista, korirakenteen olennaisten rakenneosien suunnittelu ja rakenne.
  - Akselien määrä.
  - Kun kyse on useassa vaiheessa rakennetuista ajoneuvoista, edellistä valmistusvaihetta edustavan ajoneuvon valmistaja ja tyyppi.
- 6.1.2 Tyyppin on koostuttava vähintään yhdestä variantista ja yhdestä versiosta.
- 6.2 Variantti
- 6.2.1 Ajoneuvotyyppin 'variantilla' tarkoitetaan tyyppin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta olennaisilta rakene- ja suunnitteluominaisuuksiltaan:
- lisäyksessä 2 tarkoitettu korityyppi (valmiit ja valmistuneet ajoneuvot)
  - valmistusvaihe (esimerkiksi valmis/keskeneräinen/valmistunut)
  - jousitus (teräs-, ilma- tai hydraulijousitus)
  - seuraavat tekniset ominaisuudet:
    - alustan jatkettavuus (kyllä/ei)
    - kuormaustason korkeus (tavanomainen, matala, puolimatala jne.).

### 6.3 Versiot

6.3.1 Variantin 'versiolla' tarkoitetaan variantin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia seuraavilta ominaisuuksiltaan:

- a) suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna
- b) direktiivin 96/53/EY liitteessä I olevissa 3.2 ja 3.3 kohdassa tarkoitettu alaluokka tai alaluokkien yhdistelmä, johon akseliryhmän muodostavien kahden perättäisen akselin etäisyys kuuluu
- c) akselien määritelmä seuraavilta osin:
  - i) nostoakselit (määrä ja sijainti)
  - ii) kuormitettavat akselit (määrä ja sijainti)
  - iii) ohjaavat akselit (lukumäärä ja sijainti).

### 7. Kaikkia ajoneuvoluokkia koskevat yhteiset vaatimukset

7.1 Jos ajoneuvo voidaan enimmäismassansa, istumapaikkamääränsä tai molempien perusteella lukea useampaan kuin yhteen luokkaan, valmistaja voi halutessaan käyttää yhden tai jonkin toisen ajoneuvoluokan luokitusperusteita varianttien ja versioiden määrittelyyn.

7.1.1 Esimerkkejä:

- a) Ajoneuvo A voidaan tyyppihyväksyä enimmäismassansa perusteella N<sub>1</sub>-luokan (3,5 tonnia) tai N<sub>2</sub>-luokan (4,2 tonnia) ajoneuvoksi. Tällöin voidaan käyttää N<sub>1</sub>-luokkaan sovellettavia parametreja myös N<sub>2</sub>-luokan ajoneuvon kohdalla (tai päinvastoin).
- b) Ajoneuvo B voidaan tyyppihyväksyä istumapaikkamääränsä (7+1 tai 10+1) perusteella M<sub>1</sub>- tai M<sub>2</sub>-luokan ajoneuvoksi. Tällöin voidaan käyttää M<sub>1</sub>-luokkaan sovellettavia parametreja myös M<sub>2</sub>-luokan ajoneuvon kohdalla (tai päinvastoin).

7.2 N-luokan ajoneuvo voidaan tyyppihyväksyä tapauksen mukaan M<sub>1</sub>- tai M<sub>2</sub>-luokan vaatimusten mukaisesti, jos se on tarkoitettu muuntaa kyseisen luokan mukaiseksi ajoneuvoksi monivaiheisen tyyppihyväksynnän seuraavassa vaiheessa.

7.2.1 Tämä vaihtoehto koskee vain keskeneräisiä ajoneuvoja.

Kyseiset ajoneuvot on tunnistusmerkittävä erityisellä varianttitunnuksella, jonka perusajoneuvon valmistaja antaa.

7.3 Tyyppi-, variantti- ja versioimerkinnät

7.3.1 Valmistajan on annettava kullekin ajoneuvotyyppille, variantille ja versiolle aakkosnumeerinen tunnus, joka koostuu roomalaisista kirjaimista ja/tai arabialaisista numeroista.

Tunnuksessa voidaan käyttää sulkeita ja viivoja, kunhan niillä ei korvata kirjainta tai numeroa.

7.3.2 Tunnus on ilmoitettava muodossa tyyppi-variantti-versio eli TVV.

7.3.3 TVV-tunnuksella on selvästi ja yksiselitteisesti yksilöitävä erityinen teknisten ominaisuuksien yhdistelmä tämän liitteen B osassa määriteltyjen perusteiden suhteen.

7.3.4 Sama valmistaja voi käyttää samaa tunnusta määritelläkseen ajoneuvotyyppin, joka luetaan kuuluvaksi kahteen tai useampaan luokkaan.

7.3.5 Sama valmistaja ei saa käyttää samaa tunnusta määritelläkseen ajoneuvotyyppin useampaa kuin yhtä samaa ajoneuvoluokkaa koskevaa tyyppihyväksyntää varten.

7.4 TVV-tunnuksessa käytettävien merkkien määrä

7.4.1 Merkkien enimmäismäärä on seuraava:

- a) ajoneuvotyyppin osalta 15 merkkiä
- b) yhden variantin osalta 25 merkkiä
- c) yhden version osalta 35 merkkiä.

7.4.2 Aakkosnumeerisessa TVV-tunnuksessa saa olla enintään 75 merkkiä.

7.4.3 Kun käytetään kokonaista TVV-tunnusta, tyyppin, variantin ja version väliin on jätettävä väli.

Esimerkki tällaisesta TVV-tunnuksesta: 159AF[...väli]0054[...väli]977K(BE).

## C OSA

**Korityyppien määritelmät**

## 0. Yleistä

- 0.1 Liitteessä I olevassa 9 jaksossa ja liitteessä III olevassa 1 osassa tarkoitettu korityyppi sekä liitteessä IX olevassa 38 kohdassa tarkoitettu korityyppin tunnus ilmoitetaan erityisillä tunnuksilla.

Tunnusluetteloa sovelletaan ensisijaisesti valmiisiin ja valmistuneisiin ajoneuvoihin.

- 0.2 M-luokan ajoneuvojen osalta korityyppi ilmoitetaan 1 ja 2 jaksossa vahvistetulla kaksikirjaimisella tunnuksella.
- 0.3 N- ja O-luokan ajoneuvojen osalta korityyppi ilmoitetaan 3 ja 4 jaksossa vahvistetulla kaksikirjaimisella tunnuksella.
- 0.4 Tunnukseen liitetään tarvittaessa kaksi numeroa (etenkin kun on kyse 3.1 ja 3.6 kohdassa sekä 4.1–4.4 kohdassa tarkoitetuista korityypeistä).
- 0.4.1 Käytettävien numeroiden luettelo vahvistetaan tämän liitteen lisäyksessä 2.
- 0.5 Erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen tapauksessa on käytettävän korityyppin oltava kytköksissä asianomaiseen ajoneuvoluokkaan.

1. **M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvot**

Viite	Tunnus	Nimi	Määritelmä
1.1	AA	Sedan	ISO-standardin 3833-1977 3.1.1.1 kohdassa määritelty ajoneuvo, jossa on vähintään neljä sivuikkunaa
1.2	AB	Viistoperä	1.1 kohdan mukainen sedan, jossa on takalasin käsittävä takaluukku
1.3	AC	Farmari	ISO-standardin 3833-1977 3.1.1.4 kohdassa määritelty ajoneuvo
1.4	AD	Coupé	ISO-standardin 3833-1977 3.1.1.5 kohdassa määritelty ajoneuvo
1.5	AE	Avoauto	ISO-standardin 3833-1977 3.1.1.6 kohdassa määritelty ajoneuvo Avoautossa ei kuitenkaan tarvitse olla ovea.
1.6	AF	Monikäyttöajoneuvo	Muu kuin AG taikka AA–AE kohdassa tarkoitettu ajoneuvo, joka on tarkoitettu matkustajien ja ajoittain myös näiden matkatavaroiden tai tavaroiden kuljetukseen, joka tapahtuu yhdessä tilassa
1.7.	AG	Tavarafarmari	ISO-standardin 3833-1977 3.1.1.4.1 kohdassa määritelty ajoneuvo Tavaratilan on kuitenkin oltava täysin erotettu matkustamosta. Kuljettajan istumapaikan vertailupisteen ei lisäksi tarvitse sijaita vähintään 750 mm ajoneuvoa tukevan pinnan yläpuolella.

2. **M<sub>2</sub>- tai M<sub>3</sub>-luokan ajoneuvot**

Viite	Tunnus	Nimi	Määritelmä
2.1	CA	Yksikerroksinen ajoneuvo	Ajoneuvo, jossa henkilöille tarkoitettut tilat on järjestetty yhteen tasoon tai siten, ettei niistä muodostu kahta päällekkäistä tasoa
2.2	CB	Kaksikerroksinen ajoneuvo	Direktiivin 2001/85/EY liitteessä I olevassa 2.1.6 kohdassa määritelty ajoneuvo
2.3	CC	Yksikerroksinen nivelajoneuvo	Direktiivin 2001/85/EY liitteessä I olevassa 2.1.3 kohdassa määritelty ajoneuvo, jossa on yksi kerros
2.4	CD	Kaksikerroksinen nivelajoneuvo	Direktiivin 2001/85/EY liitteessä I olevassa 2.1.3.1 kohdassa määritelty ajoneuvo

Viite	Tunnus	Nimi	Määritelmä
2.5	CE	Yksikerroksinen matalalattia-ajoneuvo	Direktiivin 2001/85/EY liitteessä I olevassa 2.1.4 kohdassa määritelty ajoneuvo, jossa on yksi kerros
2.6	CF	Kaksikerroksinen matalalattia-ajoneuvo	Direktiivin 2001/85/EY liitteessä I olevassa 2.1.4 kohdassa määritelty ajoneuvo, jossa on kaksi kerrosta
2.7	CG	Nivelöity yksikerroksinen matalalattia-ajoneuvo	Ajoneuvo, jossa yhdistyvät 2.3 ja 2.5 kohdassa mainitut tekniset ominaisuudet
2.8	CH	Nivelöity kaksikerroksinen matalalattia-ajoneuvo	Ajoneuvo, jossa yhdistyvät 2.4 ja 2.6 kohdassa mainitut tekniset ominaisuudet
2.9	CI	Avokattoinen yksikerroksinen ajoneuvo	Ajoneuvo, jossa on osittainen katto tai ei lainkaan kattoa
2.10	CJ	Avokattoinen kaksikerroksinen ajoneuvo	Ajoneuvo, jonka yläkerrosta ei ole katettu kokonaan tai lainkaan
2.11	CX	Linja-auton alusta	Keskeneräinen ajoneuvo, jossa on pelkästään palkki- tai putkirunko, voimalinja ja akselit ja johon on tarkoitus asentaa liikennöitsijän tarpeiden mukaan suunniteltu kori

### 3. N<sub>1</sub>-, N<sub>2</sub>- tai N<sub>3</sub>-luokan moottoriajoneuvot

Viite	Tunnus	Nimi	Määritelmä
3.1	BA	Tavara-auto	Ajoneuvo, joka on suunniteltu ja rakennettu yksinomaan tai ensisijaisesti tavarankuljetukseen. Se voi myös vetää perävaunua.
3.2	BB	Umpikorinen tavarankuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo	Kuorma-auto, jossa ohjaamo ja kuormatila ovat samassa yksikössä
3.3	BC	Puoliperävaunun veto-yksikkö	Ajoneuvo, joka on suunniteltu ja rakennettu yksinomaan tai ensisijaisesti vetämään puoliperävaunuja
3.4	BD	Perävaunun vetoajoneuvo	Ajoneuvo, joka on suunniteltu ja rakennettu yksinomaan tai ensisijaisesti vetämään muita perävaunuja kuin puoliperävaunuja
3.5	BE	Avopakettiauto	Ajoneuvo, jonka enimmäismassa on enintään 3 500 kg ja jossa istupaikat ja kuormatila eivät ole yhdessä ja samassa osastossa
3.6	BX	Alusta-ohjaamo- tai alusta-moottorinsuojusrakenteinen ajoneuvo	Keskeneräinen ajoneuvo, jossa on pelkästään ohjaamo (kokonainen tai osittainen), alustapalkit, voimalinja ja akselit ja johon on tarkoitus asentaa liikennöitsijän tarpeiden mukaan suunniteltu kori

### 4. O-luokan ajoneuvot

Viite	Tunnus	Nimi	Määritelmä
4.1	DA	Puoliperävaunu	Perävaunu, joka on suunniteltu ja rakennettu kytkettäväksi vetoajoneuvoon tai apuvaunuun ja joka kohdistaa huomattavan pystysuuntaisen kuormituksen vetoajoneuvoon tai apuvaunuun. Ajoneuvoyhdistelmän kytkennän on koostuttava vetotapista ja veto-pöydästä.
4.2	DB	Varsinainen perävaunu	Perävaunu, jossa on vähintään kaksi akselia, joista ainakin toinen on ohjaava akseli, ja a) joka on varustettu vetolaitteella, joka voi liikkua pystysuunnassa (suhteessa perävaunuun); b) jonka vetoajoneuvoon välittämä staattinen pystysuuntainen kuormitus on alle 100 daN.

Viite	Tunnus	Nimi	Määritelmä
4.3	DC	Keskiakseliperävaunu	Perävaunu, jossa akselit on sijoitettu lähelle (tasaisesti kuormitetun) ajoneuvon painopistettä siten, että vetoajoneuvoon välittyy ainoastaan pieni staattinen pystysuuntainen kuormitus, joka on enintään 10 prosenttia siitä kuormituksesta, joka vastaa joko perävaunun enimmäismassaa tai 1 000 daN:n kuormitusta (sen mukaan kumpi on pienempi).
4.4	DE	Nivelöimättömällä vetoaisalla varustettu perävaunu	Yhdellä akselilla tai akseliryhmällä ja vetoaisalla varustettu perävaunu, joka rakenteensa ansiosta välittää vetoajoneuvoon enintään 4 000 daN:n staattisen kuormituksen ja joka ei ole keskiakseliperävau- nun määritelmän mukainen.  Ajoneuvoyhdistelmän kytkeä ei saa koostua vetotapista ja vetopöydästä



## Lisäys I

**Menettely, jolla selvitetään, voidaanko ajoneuvo luokitella maastoajoneuvoksi****0. Yleistä**

- 0.1 Ajoneuvon luokitteluksi maastoajoneuvoksi sovelletaan tässä lisäyksessä kuvattavaa menettelyä.

**1. Testausedellytykset geometrisissä mittauksissa**

- 1.1 M<sub>1</sub>- tai N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvot on testattava kuormittamattomina siten, että kuljettajan istuimelle asennetaan 50. persentiilin mieshenkilöä edustava nukke ja ajoneuvo varustetaan jäähdytysnesteellä, voiteluaineilla, polttoaineella, työkaluilla ja varapyörällä (jos se on alkuperäisvaruste).

Nuken sijasta voidaan käyttää vastaavaa laitetta, jonka massa on sama.

- 1.2 Muut kuin 1.1 kohdassa tarkoitetut ajoneuvot on kuormitettava suurinta teknisesti sallittua massaansa vastaavasti.

Massan on jakauduttava akseleille tavalla, joka edustaa huonointa tapausta suhteessa sovellettavien perusteiden noudattamiseen.

- 1.3 Tutkimuslaitokselle on toimitettava tyyppiä edustava ajoneuvo 1.1 tai 1.2 kohdan mukaisesti varustettuna. Ajoneuvon on oltava paikallaan, ja sen pyörät on suunnattava eteenpäin.

Mittaukset on tehtävä alustalla, joka on mahdollisimman tasainen ja vaakasuuntainen (kaltevuus enintään 0,5 %).

**2. Lähestymis-, jättö- ja ylityskulmien mittaaminen**

- 2.1 Lähestymiskulma on mitattava ISO-standardin 612:1978 6.10 kohdan mukaisesti.

- 2.2 Jättökulma on mitattava ISO-standardin 612:1978 6.11 kohdan mukaisesti.

- 2.3 Ylityskulma on mitattava ISO-standardin 612:1978 6.9 kohdan mukaisesti.

- 2.4 Mitattaessa jättökulmaa voidaan taka-alleajosuojalaitteet säätää ylempään asentoonsa, jos niiden korkeutta voidaan säätää.

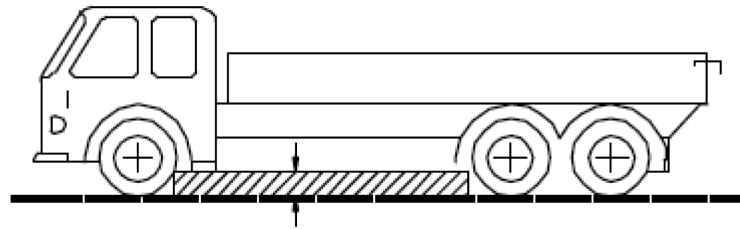
- 2.5 Edellä 2.4 kohdassa esitettyä sääntöä ei tule pitää edellytyksenä sille, että perusajoneuvossa olisi oltava taka-alleajosuojia alkuperäisvarusteena. Perusajoneuvon valmistajan on kuitenkin ilmoitettava seuraavan vaiheen valmistajalle, että ajoneuvon on täytettävä jättökulmaa koskevat vaatimukset, kun se varustetaan taka-alleajosuojalla.

**3. Maavaran mittaaminen**

- 3.1 Maavara akselien välillä

- 3.1.1 'Maavaralla akselien välillä' tarkoitetaan maanpinnan tason ja ajoneuvon alimman kiinteän kohdan välistä lyhintä etäisyyttä.

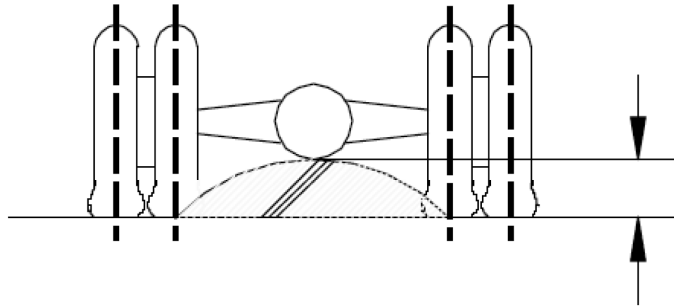
Määritelmää sovellettaessa on tarkasteltava etuakseliryhmän viimeisen akselin ja taka-akseliryhmän ensimmäisen akselin välistä etäisyyttä.



3.1.2 Kuvassa esitetylle viivoitetulle alueelle ei saa ulottua mikään kiinteä ajoneuvon osa.

3.2 Maavara akselin kohdalla

3.2.1 'Maavaralla akselin kohdalla' tarkoitetaan etäisyyttä, joka määritetään akselin pyörien renkaiden (paripyörien tapauksessa sisempien renkaiden) kosketuspinnan keskiviivan kautta kulkevan ympyrän kaaren korkeimmasta pisteestä, joka koskettaa pyörien välillä ajoneuvon alinta kiinteää kohtaa.



3.2.2. Maavara on tapauksen mukaan mitattava kunkin akseliryhmään kuuluvan akselin kohdalta.

#### 4. Nousukyky

4.1 'Nousukykyllä' tarkoitetaan ajoneuvon kykyä nousta kaltevaa tasoa pitkin.

4.2  $M_2$ -,  $M_3$ -,  $N_2$ - ja  $N_3$ -luokan keskeneräisen ja valmiin ajoneuvon nousukyky on tarkastettava testillä.

4.3 Tutkimuslaitos suorittaa testin testattavaa tyyppiä edustavalla ajoneuvolla.

4.4 Ajoneuvotyyppin nousukyky voidaan valmistajan pyynnöstä ja liitteessä XVI vahvistettujen edellytysten täytyessä osoittaa virtuaalitestauksella.

#### 5. Testausedellytykset ja hyväksymis- ja hylkäämisperusteet

5.1 31 päivään lokakuuta 2014 sovelletaan direktiivin 97/27/EY liitteessä I olevassa 7.5 kohdassa vahvistettuja edellytyksiä.

1 päivästä marraskuuta 2014 sovelletaan testausedellytyksiä, jotka hyväksytään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 <sup>(1)</sup> nojalla kyseisen asetuksen 14 artiklan mukaisesti.

5.2 Ajoneuvon on noustava kaltevaa tasoa tasaisella nopeudella niin, ettei yksikään pyörä luista pituus- tai sivusuunnassa.

<sup>(1)</sup> EUVL L 200, 31.7.2009, s. 1.

## Lisäys 2

**Eri korityyppien yhteydessä käytettävien tunnusten täydennysnumerot**

- 01 Avolava
  - 02 Kylkiaukeava lava
  - 03 Umpikori
  - 04 Lämpöeristetty kori, jossa eristetyt seinät ja laitteet sisälämpötilan säilyttämiseksi
  - 05 Lämpöeristetty kori, jossa eristetyt seinät mutta ilman laitteita sisälämpötilan säilyttämiseksi
  - 06 Pressukylkikori
  - 07 Vaihtokori (vaihdettava korirakenne)
  - 08 Kontinkuljetusajoneuvo
  - 09 Koukkunostimella varustettu ajoneuvo
  - 10 Kippilava
  - 11 Säiliöajoneuvo
  - 12 Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettu säiliöajoneuvo
  - 13 Karjankuljetusajoneuvo
  - 14 Ajoneuvonkuljetusajoneuvo
  - 15 Betonisekoitin
  - 16 Betonipumpulla varustettu ajoneuvo
  - 17 Puutavara-ajoneuvo
  - 18 Jätteenkuljetusajoneuvo
  - 19 Kadunlakaisu-, puhdistus- ja viemäriajoneuvot
  - 20 Kompressori
  - 21 Veneenkuljetusajoneuvo
  - 22 Purjelentokoneen kuljetusajoneuvo
  - 23 Vähittäismyynti- tai esittelyajoneuvot
  - 24 Huoltoajoneuvo
  - 25 Tikasajoneuvo
  - 26 Nosturikuorma-auto (muu kuin liitteessä II olevassa A osassa olevassa 5 jaksossa määritelty ajoneuvonosturi)
  - 27 Johtotöissä käytettävä nostolava-ajoneuvo
  - 28 Kaivurinosturiajoneuvo
  - 29 Matalalattiaperävaunu
  - 30 Ikkunankuljetusajoneuvo
  - 31 Sammutusauto
  - 99 Tähän luetteloon kuulumaton kori.”
-

## LIITE II

Muutetaan direktiivin 2007/46/EY liite IV seuraavasti:

1) Korvataan liitteen IV otsikko seuraavasti: **"AJONEUVOJEN EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄÄ KOSKEVAT VAA-  
TIMUKSET"**.

2) Korvataan liitteessä IV olevan I osan 43 kohta seuraavasti:

"43	Roiskeenestojär- jestelmät	Direktiivi 91/226/ETY	L 103, 23.4.1991, s. 5.					x	x	x	x	x	x	x"
-----	-------------------------------	-----------------------	----------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

3) Korvataan liitteen IV lisäyksen otsikko seuraavasti: **"Pieninä sarjoina valmistettävien M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvojen  
22 artiklan mukaista tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset"**.

## LIITE III

Muutetaan direktiivin 2007/46/EY liite IX seuraavasti:

- 1) Korvataan vaatimustenmukaisuustodistuksen mallin osassa "Sivu 2 – Ajoneuvoluokka N<sub>2</sub> (valmiit ja valmistuneet ajoneuvot)" olevan 31 kohdan teksti seuraavasti:  
"31. Nostettavien akselien sijainti: ..."
  - 2) Korvataan vaatimustenmukaisuustodistuksen mallin osassa "Sivu 2 – Ajoneuvoluokka N<sub>3</sub> (valmiit ja valmistuneet ajoneuvot)" olevan 31 kohdan teksti seuraavasti:  
"31. Nostettavien akselien sijainti: ..."
  - 3) Korvataan vaatimustenmukaisuustodistuksen mallin osassa "Sivu 2 – Ajoneuvoluokat O<sub>1</sub> ja O<sub>2</sub> (valmiit ja valmistuneet ajoneuvot)" olevan 31 kohdan teksti seuraavasti:  
"31. Nostettavien akselien sijainti: ..."
  - 4) Korvataan vaatimustenmukaisuustodistuksen mallin osassa "Sivu 2 – Ajoneuvoluokat O<sub>3</sub> ja O<sub>4</sub> (valmiit ja valmistuneet ajoneuvot)" olevan 31 kohdan teksti seuraavasti:  
"31. Nostettavien akselien sijainti: ..."
  - 5) Korvataan vaatimustenmukaisuustodistuksen mallin osassa "Sivu 2 – Ajoneuvoluokka N<sub>2</sub> (keskeneräiset ajoneuvot)" olevan 31 kohdan teksti seuraavasti:  
"31. Nostettavien akselien sijainti: ..."
  - 6) Korvataan vaatimustenmukaisuustodistuksen mallin osassa "Sivu 2 – Ajoneuvoluokka N<sub>3</sub> (keskeneräiset ajoneuvot)" olevan 31 kohdan teksti seuraavasti:  
"31. Nostettavien akselien sijainti: ..."
  - 7) Korvataan vaatimustenmukaisuustodistuksen mallin osassa "Sivu 2 – Ajoneuvoluokat O<sub>1</sub> ja O<sub>2</sub> (keskeneräiset ajoneuvot)" olevan 31 kohdan teksti seuraavasti:  
"31. Nostettavien akselien sijainti: ..."
  - 8) Korvataan vaatimustenmukaisuustodistuksen mallin osassa "Sivu 2 – Ajoneuvoluokat O<sub>3</sub> ja O<sub>4</sub> (keskeneräiset ajoneuvot)" olevan 31 kohdan teksti seuraavasti:  
"31. Nostettavien akselien sijainti: ..."
  - 9) Muutetaan liitteeseen IX liittyvien selittävien huomautusten teksti seuraavasti:
    - a) Poistetaan selittävän huomautuksen a) viimeinen virke.
    - b) Lisätään selittävään huomautukseen e) seuraava virke:  
"Yhdellä akselilla varustetun keskiakseliperävaunun tapauksessa ilmoitetaan kytkimen pystyakselin ja akselin keskipisteen välinen vaakaetäisyys".
-

## LIITE IV

Muutetaan direktiivin 2007/46/EY liite XI seuraavasti:

1) Korvataan liitteen XI lisäyksessä 2 oleva 43 kohta seuraavasti:

"43	Roiskeenestojärjestelmät	Direktiivi 91/226/ETY					x	x	x	x	x	x	x"
-----	--------------------------	-----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

2) Korvataan liitteen XI lisäyksessä 4 oleva 43 kohta seuraavasti:

"43	Roiskeenestojärjestelmät	Direktiivi 91/226/ETY					x	x	x	x	x	x	x"
-----	--------------------------	-----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

3) Lisätään lisäyksen 5 jälkeen ennen kohtaa "Kirjaimien merkitys" lisäys 6 seuraavasti:

## "Lisäys 6

**Erikoiskuljetusperävaunut**

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	O <sub>4</sub> -luokan perävaunu
3	Polttonestesäiliöt/alleajosuojat takana	Direktiivi 70/221/ETY	X
4	Takarekisterikilven tila	Direktiivi 70/222/ETY	X
5	Ohjausvoima	Direktiivi 70/311/ETY	X
9	Jarrulaitteet	Direktiivi 71/320/ETY	X
10	Radiohäiriöt (sähkömagneettinen yhteensopivuus)	Direktiivi 72/245/ETY	X
18	Lakisääteiset kilvet	Direktiivi 76/114/ETY	X
20	Valaisimien ja merkkivalolaitteiden asennus	Direktiivi 76/756/ETY	A + N
21	Heijastimet	Direktiivi 76/757/ETY	X
22	Ääri-, etu-, taka-, jarru- ja huomiovalaisimet	Direktiivi 76/758/ETY	X
23	Suuntavalaisimet	Direktiivi 76/759/ETY	X
24	Takarekisterikilven valaisimet	Direktiivi 76/760/ETY	X
28	Takasumuvalaisimet	Direktiivi 77/538/ETY	X
29	Peruutusvalaisimet	Direktiivi 77/539/ETY	X
36	Lämmitysjärjestelmät	Direktiivi 2001/56/EY	N/A
42	Sivusuojaus	Direktiivi 89/297/ETY	A
43	Roiskeenestojärjestelmät	Direktiivi 91/226/ETY	A

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	O <sub>4</sub> -luokan perävaunu
46	Renkaat	Direktiivi 92/23/ETY	I
48	Massat ja mitat	Direktiivi 97/27/EY	X
50	Kytkinlaitteet	Direktiivi 94/20/EY	X
63	Yleistä turvallisuutta koskeva asetus	Asetus (EY) N:o 661/2009	P/A"

4) Muutetaan kohta "Kirjaimien merkitys" seuraavasti:

a) Korvataan L kohta seuraavasti:

"L: Sovelletaan ainoastaan istuimiin, jotka on tarkoitettu tavanomaiseen käyttöön ajoneuvon ollessa tieliikenteessä. Takaistuimilla vaaditaan vähintään kiinnityspisteet lantiovöille. Istuimet, joita ei ole suunniteltu käytettäväksi ajoneuvon ollessa tieliikenteessä, on selkeästi osoitettava käyttäjille joko kuvatunnuksin tai soveltuvin tekstein."

b) Lisätään N/A kohdan jälkeen kohta seuraavasti:

"P/A: Tämä asetus on osittain sovellettava. Tarkka soveltamisala määritellään asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanotoimenpiteillä."

c) Lisätään H kohdan jälkeen kohta seuraavasti:

"I: Renkaat on tyyppihyväksyttävä E-säännön nro 54 vaatimusten mukaisesti siinäkin tapauksessa, että ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus on pienempi kuin 80 km/h.

Kantavuutta voidaan säätää suhteessa perävaunun suurimpaan rakenteelliseen nopeuteen, jos renkaanvalmistaja sen sallii."

**KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 679/2011,****annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011,****Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahaston (maaseuturahaston) tuesta maaseudun kehittämiseen annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1698/2005 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1974/2006 muuttamisesta**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahaston (maaseuturahaston) tuesta maaseudun kehittämiseen 20 päivänä syyskuuta 2005 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1698/2005 <sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 91 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Asetuksessa (EY) N:o 1698/2005 vahvistetaan yhtenäinen oikeudellinen kehys maaseudun kehittämiseen tarkoitettulle Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahastosta (maaseuturahastosta) myönnettävälle tuelle koko unionissa. Kyseistä oikeudellista kehystä on täydennetty komission asetuksessa (EY) N:o 1974/2006 <sup>(2)</sup> vahvistetuilla soveltamissäännöillä. Ottaen huomioon maaseudun kehittämissuunnitelmien toteuttamisesta saadut kokemukset ja havaitut ongelmat on tarpeen muuttaa joitakin kyseisen asetuksen säännöksiä ja vahvistaa joitakin uusia soveltamissääntöjä.
- (2) Toimet, jotka koskevat uusiutuvan energian tuotantoa maataloilla asetuksen (EY) N:o 1698/2005 26 artiklan mukaisesti, saattavat jäädä perussopimuksen 42 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle. Jotta varmistettaisiin maatalousalan valtioneuvoston sääntöjen noudattaminen, olisi vahvistettava erityinen säännös, joka koskee investointeja uusiutuvan energian tuotantoon maataloilla.
- (3) Asetuksen (EY) N:o 1974/2006 27 artiklan 12 kohdan mukaan maatalouden ympäristösitoumusten tai eläinten hyvinvointiin liittyvien sitoumusten mukauttaminen voidaan tehdä pidentämällä sitoumuksen voimassaoloaikaa. Jotta vältettäisiin päällekkäisyys seuraavan ohjelmakauden kanssa, tällainen mukautus olisi rajoitettava sen palkkiokauden loppuun, johon vuoden 2013 maksuhakemus viittaa.
- (4) Asetuksen (EY) N:o 1698/2005 47 artiklan mukaan metsätalouden ympäristösitoumukset on tehtävä yleensä 5–7 vuodeksi. Jotta vältettäisiin uudistettujen sitoumusten päällekkäisyys seuraavan ohjelmakauden kanssa, olisi

säädetävä, että jäsenvaltiot voivat sallia tällaisten sitoumusten jatkamisen sen palkkiokauden loppuun, johon vuoden 2013 maksuhakemus viittaa.

- (5) Asetuksen (EY) N:o 1698/2005 62 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan talouselämän edustajien ja työmarkkinaosapuolten sekä muiden kansalaisyhteiskunnan edustajien osuuden on paikallisen toimintaryhmän päätöksentekotasolla oltava vähintään 50 prosenttia paikallisten yhteistyökumppanien osuudesta. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että paikalliset toimintaryhmät noudattavat tätä vähimmäisprosenttiosuutta myös äänestyksissä, jotta julkista sektoria estettäisiin hallitsemasta päätöksentekoa. Lisäksi olisi varmistettava, etteivät hankkeiden vetäjät pääse vaikuttamaan hankkeiden valintapäätökseen. Sen vuoksi käyttöön olisi otettava tehokkaat suojatoimet mahdollisten eturistiriitojen välttämiseksi hanke-ehdotusten arvioinnissa ja niistä äänestettäessä. Päätöksenteon avoimuus olisi myös varmistettava riittävän näkyvyyden avulla.
- (6) Asetuksen (EY) N:o 1974/2006 38 artiklan 2 kohdan mukaan paikallisten toimintaryhmien toimintakustannuksiin voidaan maksaa ennakkoa. On osoitettu, että paikallisten toimintaryhmien käteisvarojen varmistamiseksi on tarpeen ulottaa mahdollisuus maksaa ennakkoa kustannuksiin, jotka liittyvät pätevyiden hankkimiseen ja toiminnan edistämiseen alueella asetuksen (EY) N:o 1698/2005 63 artiklan c alakohdan mukaisesti.
- (7) Asetuksen (EY) N:o 1974/2006 44 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat toteuttaa erityisiä toimenpiteitä varmistaakseen, että tilaa koskevat vähäiset muutokset eivät johda tehtyjen sitoumusten kannalta epäasianmukaisiin tuloksiin, kun kyseessä on tuensaajan velvoite maksaa tuki takaisin, jos jatkaja, jolle osa tilasta siirryy, ei ota sitoumusta vastatakseen. Oikeusvarmuuden säilyttämiseksi olisi määriteltävä, mitä vähäinen muutos tarkoittaa, kun tilan pinta-ala pienenee.
- (8) Asetuksen (EY) N:o 1974/2006 46 artiklassa säädetään tarkistuslausekkeesta, jos tiettyjen toimenpiteiden perusteelliset muutokset. Olisi myös säädetävä tarkistuslausekkeesta siltä varalta, että uuden 5–7 vuodeksi tehtävän maatalouden ympäristösitoumuksen, eläinten hyvinvointia koskevan sitoumuksen tai metsätalouden ympäristösitoumuksen voimassaoloaika ylittää nykyisen ohjelmakauden, jotta vältettäisiin epäjohtamismukaisuus sen oikeudellisen ja toimintapoliittisen kehityksen kanssa, josta säädetään nykyistä ohjelmakautta seuraavaa kautta varten.

<sup>(1)</sup> EUVL L 277, 21.10.2005, s. 1.<sup>(2)</sup> EUVL L 368, 23.12.2006, s. 15.



- (9) Asetuksen (EY) N:o 1974/2006 52 artiklan 1 kohdan soveltamisen selkeyttämiseksi olisi vahvistettava perusta, jolla yhteisrahoitusosuutta sovelletaan rahoitusjärjestelyjen kohdalla.
- (10) Kun kyseessä ovat asetuksen (EY) N:o 1974/2006 IV luvun 1 jakson 3 alajakson mukaisiin rahoitusjärjestelyihin kuuluvat takuurahastot, olisi esitettävä yksityiskohtaiset lisätiedot menetelmästä, jolla tällaisiin tukitoimenpiteisiin liittyvän toimen tukikelpoiset kustannukset lasketaan, jotta voitaisiin varmistaa unionin varojen kaikkein tehokkain käyttö.
- (11) Samalla kun tunnustetaan maaseudun kehittämisen erityispiirteet, jotka liittyvät ennen kaikkea tuettujen toimien pienimuotoisuuteen, on tarpeen selkeyttää rahoitusjärjestelytoimeen ohjelmakaudella palautettujen varojen uudelleenkäyttöä sekä tehdä ero tämän ja maaseudun kehittämisohjelman viimeisen voimassaolopäivän jälkeisen uudelleenkäytön välillä, jotta rahoitusjärjestelyvälineen vipuvaikutus olisi mahdollisimman suuri.
- (12) Kun otetaan huomioon joidenkin metsätalouteen tehtävien investointien luonne ja se seikka, että maksut voivat tietyissä tapauksissa olla pinta-alaperusteisia, olisi oltava mahdollista käyttää vakio kustannusten laskentaa vaihtoehtona laskutusperusteiselle järjestelmälle, jota käytetään asetuksen (EY) N:o 1698/2005 27 artiklassa tarkoitetun toimenpiteen tukitason määrittämiseksi. Sen vuoksi asetuksen (EY) N:o 1974/2006 53 artiklan 1 kohtaa olisi mukautettava.
- (13) Asetuksen (EY) N:o 1974/2006 54 artiklan 1 kohdassa säädetään edellytyksistä, joilla luontoissuoritukset voidaan katsoa tukikelpoiksi menoiksi. Nykymuodossaan 54 artiklan 1 kohdassa luontoissuorituksia pidetään tukikelpoisina ainoastaan investointitoimissa. Kokemus on osoittanut, että tämä edellytys rajoittaa liikaa toimenpiteiden tehokasta täytäntöönpanoa. Sen vuoksi olisi säädettävä, että luontoissuoritukset voivat olla tukikelpoisia kaikentyyppisissä toimissa.
- (14) Asetuksen (EY) N:o 1974/2006 55 artiklassa vahvistetaan säännöt tukikelpoisten menojen määrittämiseksi investointitoimissa. Jotta kyseisen artiklan soveltamista voitaisiin entisestään selkeyttää, tukioikeuksien hankinta olisi nimenomaisesti suljettava tukikelpoisuuden ulkopuolelle. Olisi myös selkeytettävä, että investointeja, joilla korvataan luonnonmullistusten vahingoittamia maatalouden tuotantomahdollisuuksia, olisi luonteensa vuoksi pidettävä tukikelpoisina menoina.
- (15) Jotta voitaisiin lisätä ennakoiden vaikutusta nykyisessä finanssikriisissä ja ottaen asiamukaisesti huomioon aluehallintojen erityinen rooli maaseudun kehittämispolitiikan toteuttamisessa, asetuksen (EY) N:o 1974/2006 56 artiklassa säädetty mahdollisuus ennakkomaksujen maksamiseen olisi ulotettava myös alueellisiin viranomaisiin.
- (16) Investointihankkeiden toteuttamisen helpottamiseksi nykyisessä talous- ja finanssikriisissä ennakkomaksujen enimmäismäärää nostettiin vuosien 2009 ja 2010 investoinneissa 50 prosenttiin. Jotta voitaisiin ottaa huomioon, että talous- ja finanssikriisi vaikuttaa yhä negatiivisesti, tämä korkeampi enimmäismäärä olisi säilytettävä ohjelmakauden loppuun saakka. Jotta voitaisiin varmistaa maaseudun kehittämisohjelmien täytäntöönpanon jatkuvuus vuoden 2010 lopun ja tämän asetuksen voimaantulon välillä, asianomaisia säännöksiä olisi sovellettava takautuvasti 1 päivästä tammikuuta 2011.
- (17) Jotta voitaisiin ottaa huomioon maaseudun kehittämissuhteellisen pienen koko ja vaikeudet, joita tällaisilla hankkeilla on saada pankkitakuita ennakkomaksuja varten, olisi toteuttava toimenpiteitä, joilla sallitaan näiden takuiden vaihtaminen viranomaisten antamiin kirjallisiin vakuuksiin.
- (18) Ennakkojen käyttämiseksi parhaalla mahdollisella tavalla olisi annettava toimivaltaisen maksajaviraston tehtäväksi määrittellä, milloin vakuudet vapautetaan.
- (19) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 1974/2006 olisi muutettava.
- (20) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat maaseudun kehittämiskomitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

#### 1 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 1974/2006 seuraavasti:

- 1) Lisätään 16 a artikla seuraavasti:

#### "16 a artikla

Jos asetuksen (EY) N:o 1698/2005 26 artiklan soveltamiseksi tehdään investointeja lämpöenergian ja/tai sähkön tuottamiseksi uusiutuvista energialähteistä maatilalla, uusiutuvan energian tuotantolaitteet ovat tukikelpoiset ainoastaan, jos niiden tuotantokapasiteetti vastaa enintään lämpöenergian ja sähkön yhdistettyä keskimääräistä vuosikulutusta maatilalla, mukaan lukien maatilakotitalous.

Jos tehdään investointeja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/28/EY (\*) tarkoitettujen biopolttoaineiden tuottamiseksi maatilalla, uusiutuvan energian tuotantolaitteet ovat tukikelpoiset ainoastaan, jos niiden tuotantokapasiteetti vastaa enintään liikennepolttoaineiden keskimääräistä vuosikulutusta maatilalla.

(\*) EUVL L 140, 5.6.2009, s. 16.”

- 2) Korvataan 27 artiklan 12 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

”Tällaiset mukautukset voidaan tehdä myös pidentämällä sitoumuksen voimassaoloaikaa. Voimassaoloaika voidaan pidentää enintään sen kauden loppuun, johon vuoden 2013 maksuhakemus viittaa.”

- 3) Lisätään 32 a artikla seuraavasti:

”32 a artikla

Asetuksen (EY) N:o 1698/2005 47 artiklan soveltamiseksi jäsenvaltiot voivat sallia metsätalouden ympäristösitoumusten jatkamisen sen kauden loppuun, johon vuoden 2013 maksuhakemus viittaa.”

- 4) Lisätään 37 artiklaan kohta seuraavasti:

”5. Paikallisten toimintaryhmien päätöksentekoihin hankevalinnasta tekemät päätökset on asetuksen (EY) N:o 1698/2005 62 artiklan 4 kohdan soveltamiseksi tehtävä äänestämällä siten, että talouselämän edustajien ja työmarkkinaosapuolten sekä muiden kansalaisyhteiskunnan edustajien osuus äänistä on vähintään 50 prosenttia, kuten kyseisen asetuksen 62 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetään. Kun hankkeiden valinnasta päätetään, on noudatettava tarkoituksenmukaisia sääntöjä, joilla varmistetaan avoimuus ja vältetään eturistiriidat.”

- 5) Korvataan 38 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jäsenvaltiot voivat pyynnöstä maksaa paikallisille toimintaryhmille ennakkoa. Ennakon määrä saa olla enintään 20 prosenttia asetuksen (EY) N:o 1698/2005 63 artiklan c alakohdassa tarkoitettuihin kustannuksiin liittyvästä julkisesta tuesta, ja ennakon maksamisen edellytyksenä on 110 prosenttia ennakon määrästä olevan pankkitakuun tai vastaavan vakuuden asettaminen. Vakuus on vapautettava viimeistään paikallisen toimintastrategian päättyessä.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuun maksuun ei sovelleta komission asetuksen (EU) N:o 65/2011 (\*) 24 artiklan 6 kohtaa.

(\*) EUVL L 25, 28.1.2011, s. 8.”

- 6) Lisätään 44 artiklan 3 kohtaan alakohta seuraavasti:

”Tilan sitoumuksen kohteena olevan pinta-alan enintään 10 prosentin vähennystä pidetään vähäisenä muutoksena ensimmäisen alakohdan soveltamiseksi.”

- 7) Lisätään 46 artiklaan kohta seuraavasti:

”Asetuksen (EY) N:o 1698/2005 39, 40 ja 47 artiklan mukaisten, 5–7 vuodeksi tehtyjen sitoumusten, joiden voimassaoloaika ylittää nykyisen ohjelmakauden, osalta on säädettävä tarkistuslausekkeesta vuodesta 2012 alkaen, jotta mahdollistetaan sitoumusten mukauttaminen seuraavan ohjelmakauden oikeudelliseen kehykseen. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää ottaa tällaisen tarkistuslausekkeen käyttöön jo vuonna 2011. Toista kohtaa sovelletaan myös tähän kohtaan.”

- 8) Korvataan 52 artikla seuraavasti:

”52 artikla

1. Kun kyseessä ovat tämän asetuksen 51 artiklassa tarkoitettujen rahoitusjärjestelyt, asetuksen (EY) N:o 1290/2005 26 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti komissiolle ilmoitettavat menot ovat tällaisten rahastojen perustamisesta tai niihin osallistumisesta aiheutuvat kokonaismenot.

Kun kyseessä kuitenkin on maaseudun kehittämissuunnitelman loppumaksun suorittaminen ja ohjelman päättäminen asetuksen (EY) N:o 1290/2005 28 artiklan mukaisesti, tukikelpoiset menot ovat seuraavien yhteissumma:

- a) kustakin rahastosta yritysinvestointeihin suoritettavat maksut tai annetut takuut, myös takuurahastoista takuina sidotut määrät;

- b) tukikelpoiset hoitokustannukset.

Sovellettavan yhteisrahoitusosuuden on vastattava sen toimenpiteen yhteisrahoitusosuutta, johon rahasto antaa tukea. Jos rahasto antaa tukea useisiin toimenpiteisiin erilaisin yhteisrahoitusosuuksin, kyseisiä osuuksia sovelletaan suhteessa asianomaisiin tukikelpoisiin menoihin.

Ensimmäisen alakohdan mukaisesti tosiasiallisesti maksetun maaseuturahaston rahoitusosuuden ja toisen alakohdan a tai b alakohdan mukaisten tukikelpoisten menojen välinen erotus on ilmoitettava viimeisen ohjelmavuoden tilinpäätöksessä. Tämän tilinpäätöksen on sisällettävä tarvittavat yksityiskohtaiset rahoitustiedot.

2. Jos maaseuturahastosta yhteisrahoitetaan takuurahastoja sisältäviä toimia takaisin maksettavissa investoinneissa tämän asetuksen 50 artiklan nojalla, on tehtävä tarkoituksenmukainen ennakoarviointi odotetuista tappioista ottaen huomioon, millaisia markkinakäytänteitä samantyyppisissä toimissa nykyisin sovelletaan asianomaisissa investoinneissa ja asianomaisilla markkinoilla. Arviota odotetuista tappioista voidaan tarkistaa, jos myöhemmät markkinaolosuhteet tekevät sen perustelluksi. Tällaisen arvion on näyttävä täytettäviin vakuuksiin sidottavissa varoissa.

3. Rahaston on käytettävä uudelleen varat, jotka ohjelmakauden aikana on palautettu toimeen rahaston tekemistä sijoituksista tai jotka ovat jääneet jäljelle vakuuden täyttämisen jälkeen, tämän asetuksen 51 artiklan 6 kohdassa tarkoitetun rahoitussopimuksen mukaisesti, tai varat on ilmoitettava tilinpäätöksessä. Maaseudun kehittämissuunnitelman viimeisen voimassaolopäivän jälkeen asianomaisten jäsenvaltioiden on käytettävä yksittäisten yritysten hyväksi varat, jotka palautetaan toimeen rahastojen tekemistä investoinneista tai jotka jäävät yli kaikkien vakuuksien täyttämisen jälkeen.

Maaseudun kehittämissuunnitelmista rahastoihin maksetuista maksuista saadut korkotulot on käytettävä ensimmäisen alakohdan mukaisesti.”

9) Korvataan 53 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa vahvistaa asetuksen (EY) N:o 1698/2005 27, 31, 37–41 ja 43–49 artiklassa säädetyn tuen tason tulonmenetyksen vakiokustannusten ja -oletusten perusteella.”

10) Korvataan 54 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan johdantolause seuraavasti:

”Julkisten tai yksityisten tuensaajien luontoissuoritukset, toisin sanoen tavaroiden ja palvelujen tarjoaminen ilman las-kun tai vastaavien asiakirjojen avulla todistettua käteismak-sua, voidaan katsoa tukikelpoiksi menoiksi edellyttäen, että seuraavat edellytykset täyttyvät:”

11) Korvataan 55 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Kun kyseessä ovat maatalousinvestoinnit, investointi-tukea ei voida myöntää maatalouden tuotanto-oikeuksien, tukioikeuksien, eläinten tai yksivuotisten kasvien hankin-taan tai yksivuotisten kasvien istutukseen.

Yksinkertaiset korvausinvestoinnit eivät ole tukikelpoisia.

Eläinten hankinnasta ja korvausinvestoinneista aiheutuvat menot voivat kuitenkin olla tukikelpoisia, kun kyseessä on luonnonmullistusten vahingoittamien maatalouden tuo-tantomahdollisuuksien palauttaminen asetuksen (EY) N:o 1698/2005 20 artiklan b kohdan vi alakohdan mukaisesti.”

12) Korvataan 56 artikla seuraavasti:

”56 artikla

1. Poiketen siitä, mitä asetuksen (EU) N:o 65/2011 24 artiklan 6 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat pyynnöstä maksaa ennakkoa investointituen saajille. Julkisista tuensaajista tällainen ennakko voidaan maksaa ainoastaan kunnille ja kuntayhtymille, alueellisille viranomaisille sekä julkisoikeudellisille elimille.

2. Ennakon määrä saa olla enintään 50 prosenttia investointiin liittyvästä julkisesta tuesta, ja ennakon maksamisen edellytyksenä on 110 prosenttia ennakon määrästä olevan pankkitakuun tai vastaavan vakuuden antaminen.

Viranomaisen vakuutena tarjoaman välineen katsotaan vas-taavan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua vakuutta edellyttäen, että viranomainen sitoutuu maksamaan vakuutta vastaavan määrän, jos oikeutta maksettuun ennakkoon ei vahvisteta.

3. Vakuus voidaan vapauttaa, kun toimivaltainen mak-sajavirasto vahvistaa, että investointiin liittyvää julkista tu-kea vastaavat todelliset menot ylittävät ennakon määrän.”

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kolmantena päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Asetuksen 1 artiklan 12 kohtaa sovelletaan asetuksen (EY) N:o 1974/2006 56 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan osalta 1 päivästä tammikuuta 2011.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 14 päivänä heinäkuuta 2011.

*Komission puolesta*  
José Manuel BARROSO  
*Puheenjohtaja*

---

## KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 680/2011,

annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011,

neuvoston asetuksessa (EY) N:o 73/2009 säädettyihin tiettyihin suoriin tukijärjestelmiin sovellettavista vuoden 2011 talousarviomäärärahojen enimmäismääristä

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisen maatalouspolitiikan suoria tukijärjestelmiä koskevista yhteisistä säännöistä ja tietyistä viljelijöiden tukijärjestelmistä sekä asetusten (EY) N:o 1290/2005, (EY) N:o 247/2006, (EY) N:o 378/2007 muuttamisesta ja asetuksen (EY) N:o 1782/2003 kumoamisesta 19 päivänä tammikuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 73/2009 <sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 51 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan, 69 artiklan 3 kohdan, 87 artiklan 3 kohdan, 123 artiklan 1 kohdan, 128 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan, 128 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan ja 131 artiklan 4 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka soveltavat asetuksen (EY) N:o 73/2009 III osastossa säädettyä tilatukijärjestelmää vuonna 2011, olisi vahvistettava kullekin mainitun asetuksen 52, 53 ja 54 artiklassa tarkoitettulle tuelle talousarviomäärärahojen enimmäismäärät vuodeksi 2011.
- (2) Niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka käyttävät asetuksen (EY) N:o 73/2009 87 artiklassa säädettyä vaihtoehtoa vuonna 2011, olisi vahvistettava tilatukijärjestelmän ulkopuolelle jääviin suoriin tukiin sovellettavat talousarviomäärärahojen enimmäismäärät vuodeksi 2011.
- (3) Niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka käyttävät asetuksen (EY) N:o 73/2009 69 artiklan 1 kohdassa tai 131 artiklan 1 kohdassa säädettyjä vaihtoehtoja vuonna 2011, olisi vahvistettava asetuksen (EY) N:o 73/2009 III osaston 5 luvussa tarkoitettua erityistukea koskevien talousarviomäärärahojen enimmäismäärät vuodeksi 2011.
- (4) Asetuksen (EY) N:o 73/2009 69 artiklan 4 kohdan mukaisesti mihin tahansa 68 artiklan 1 kohdan a alakohdan i, ii, iii ja iv alakohdassa sekä 68 artiklan 1 kohdan b ja e alakohdassa säädettyihin tuotantoon sidottuihin tukitoimiin käytettävissä olevat varat rajoitetaan 3,5 prosenttiin saman asetuksen 40 artiklassa tarkoitettua kansallisesta enimmäismäärästä. Selkeyden vuoksi komission olisi julkaistava jäsenvaltioiden asianomaisten toimenpiteiden osalta ilmoittamien määrien perusteella saatava enimmäismäärä.
- (5) Asetuksen (EY) N:o 73/2009 69 artiklan 6 kohdan a alakohdan nojalla kyseisen asetuksen 69 artiklan 7 kohdan mukaisesti lasketut määrät on vahvistettu neuvoston asetuksen (EY) N:o 73/2009 III osastossa säädetyn tilatukijärjestelmän täytäntöönpanoa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 29 päivänä lokakuuta 2009 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1120/2009 <sup>(2)</sup> liitteessä III. Selkeyden vuoksi komission olisi julkaistava jäsenvaltioiden ilmoittamat määrät, jotka ne aikovat käyttää asetuksen (EY) N:o 73/2009 69 artiklan 6 kohdan a alakohdan mukaisesti.
- (6) Selkeyden vuoksi olisi julkaistava tilatukijärjestelmän vuoden 2011 talousarviomäärärahojen enimmäismäärät, jotka saadaan tulokseksi, kun asetuksen (EY) N:o 73/2009 52, 53, 54, 68 ja 87 artiklassa tarkoitetuille tuille vahvistetut enimmäismäärät on vähennetty saman asetuksen liitteessä VIII esitetyistä enimmäismääristä. Mainitusta liitteestä VIII asetuksen (EY) N:o 73/2009 68 artiklassa säädetyn erityistuen rahoittamiseksi vähennettävä määrä vastaa jäsenvaltioiden erityistuen osalta ilmoittaman kokonaismäärän ja saman asetuksen 69 artiklan 6 kohdan a alakohdan mukaisesti erityistuen rahoittamiseksi ilmoitettujen määrien välistä erotusta. Jos tilatukijärjestelmää täytäntöönpaneva jäsenvaltio päättää myöntää 68 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettua tukea, komissiolle ilmoitettava määrä on sisällytettävä tilatukijärjestelmän enimmäismäärään, sillä kyseinen tuki lisää viljelijän tukioikeuksien yksikköarvoa ja/tai lukumäärää.
- (7) Olisi vahvistettava vuotuiset kokonaismäärärahat asetuksen (EY) N:o 73/2009 123 artiklan 1 kohdan mukaisesti niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka panevat vuonna 2011 täytäntöön mainitun asetuksen V osaston 2 luvussa säädetyn yhtenäisen pinta-alatuen järjestelmän.
- (8) Selkeyden vuoksi olisi julkaistava niiden varojen enimmäismäärät, jotka osoitetaan yhtenäisen pinta-alatuen järjestelmää soveltavien jäsenvaltioiden käytettäviksi vuonna 2011 näiden jäsenvaltioiden toimittamien ilmoitusten perusteella asetuksen (EY) N:o 73/2009 126 artiklan mukaisen erillisen sokerituen myöntämistä varten.
- (9) Selkeyden vuoksi olisi julkaistava niiden varojen enimmäismäärät, jotka osoitetaan yhtenäisen pinta-alatuen järjestelmää soveltavien jäsenvaltioiden käytettäviksi vuonna 2011 näiden jäsenvaltioiden toimittamien ilmoitusten perusteella asetuksen (EY) N:o 73/2009 127 artiklan mukaisen erillisen hedelmä- ja vihannestuen myöntämistä varten.

<sup>(1)</sup> EUVL L 30, 31.1.2009, s. 16.<sup>(2)</sup> EUVL L 316, 2.12.2009, s. 1.

- (10) Niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka soveltavat yhtenäisen pinta-alatuen järjestelmää, olisi asetuksen (EY) N:o 73/2009 128 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti julkais-tava näiden jäsenvaltioiden toimittamien ilmoitusten pe-rusteella vuonna 2011 myönnettäviin siirtymäkauden he-delmä- ja vihannestukiin sovellettavat talousarviomäärära-hojen enimmäismäärät vuodeksi 2011.
- (11) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat suorien tu-kien hallintokomitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

#### 1 artikla

1. Asetuksen (EY) N:o 73/2009 51 artiklan 2 kohdassa tar-koitetut talousarviomäärärahojen enimmäismäärät vuodeksi 2011 vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä I.
2. Asetuksen (EY) N:o 73/2009 87 artiklan 3 kohdassa tar-koitetut talousarviomäärärahojen enimmäismäärät vuodeksi 2011 vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä II.
3. Asetuksen (EY) N:o 73/2009 69 artiklan 3 kohdassa ja 131 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut talousarviomäärärahojen enimmäismäärät vuodeksi 2011 vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä III.
4. Asetuksen (EY) N:o 73/2009 68 artiklan 1 kohdan a ala-kohdan i, ii, iii ja iv alakohdassa sekä 68 artiklan 1 kohdan b ja e alakohdassa tarkoitettuun tukeen myönnettävät talousarvio-määrärahojen enimmäismäärät vuodeksi 2011 vahvistetaan tä-män asetuksen liitteessä IV.

5. Määrät, jotka jäsenvaltiot voivat käyttää asetuksen (EY) N:o 73/2009 69 artiklan 6 kohdan a alakohdan mukaisesti saman asetuksen 68 artiklan 1 kohdassa säädettyyn erityistukeen, vah-vistetaan tämän asetuksen liitteessä V.

6. Asetuksen (EY) N:o 73/2009 III osastossa tarkoitetut tila-tukijärjestelmän talousarviomäärärahojen enimmäismäärät vuo-deksi 2011 vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä VI.

7. Asetuksen (EY) N:o 73/2009 123 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut vuotuiset kokonaismäärärahat vuodeksi 2011 vahvis-tetaan tämän asetuksen liitteessä VII.

8. Asetuksen (EY) N:o 73/2009 126 artiklassa tarkoitetut Tšekille, Unkarille, Latvialle, Liettualle, Puolalle, Romanianle ja Slovakialle erillisen sokerituen myöntämistä varten käytettäväksi osoitettavien varojen enimmäismäärät vuonna 2011 vahvis-tetaan tämän asetuksen liitteessä VIII.

9. Asetuksen (EY) N:o 73/2010 127 artiklassa tarkoitetut Tšekille, Unkarille, Puolalle ja Slovakialle erillisen hedelmä- ja vihannestuen myöntämistä varten käytettäväksi osoitettavien va-rojen enimmäismäärät vuonna 2011 vahvistetaan tämän asetuk-sen liitteessä IX.

10. Asetuksen (EY) N:o 73/2009 128 artiklan 1 ja 2 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetut talousarviomäärärahojen enim-mäismäärät vuodeksi 2011 vahvistetaan tämän asetuksen liit-teessä X.

#### 2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenval-tioissa.

Tehty Brysselissä 14 päivänä heinäkuuta 2011.

Komission puolesta  
José Manuel BARROSO  
Puheenjohtaja

## LIITE I

Asetuksen (EY) N:o 73/2009 52, 53 ja 54 artiklan mukaisesti myönnettävien suorien tukien talousarviomäärärahojen enimmäismäärät

Kalenterivuosi 2011

(tuhatta euroa)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Lammas- ja vuohipalkkio		855					21 892		600	
Lammas- ja vuohialan lisäpalkkio							7 184		200	
Emolehmäpalkkio	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Emolehmäpalkkion täydennys	19 389		26 000			99	9 462			
Urospuolisista naudoista maksettava erityispalkkio		33 085						10 077		37 446
Teurastuspalkkio, täysi-ikäiset			47 175				8 657			
Teurastuspalkkio, vasikat	6 384		560				946			
Tomaatit – 54 artiklan 1 kohta				4 017			16 667			
Hedelmät ja vihannekset, ei kuitenkaan tomaatit – 54 artiklan 2 kohta				33 025	850					

LIITE II

Asetuksen (EY) N:o 73/2009 87 artiklan mukaisesti myönnettävien suorien tukien talousarviomäärärahojen enimmäismäärät  
Kalenterivuosi 2011

(tuhatta euroa)

	Espanja	Ranska	Italia	Alankomaat	Portugali	Suomi
– Siementuki	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150



## LIITE III

## Asetuksen (EY) N:o 73/2009 68 artiklan 1 kohdassa säädetyn erityistuen talousarviomäärärahojen enimmäismäärät

## Kalenterivuosi 2011

(tuhatta euroa)

Jäsenvaltio	
Belgia	6 389
Bulgaria	19 326
Tšekki	31 826
Tanska	15 800
Saksa	2 000
Viro	1 253
Irlanti	25 000
Kreikka	108 000
Espanja	247 865
Ranska	456 600
Italia	316 950
Latvia	5 130
Liettua	9 503
Unkari	77 290
Alankomaat	21 965
Itävalta	11 900
Puola	40 800
Portugali	32 411
Romania	25 545
Slovenia	11 699
Slovakia	11 000
Suomi	47 555
Ruotsi	3 434
Yhdistynyt kuningaskunta	29 800

Huom: Jäsenvaltioiden 68 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen tuen myöntämiseksi ilmoittamat määrät, jotka sisältyvät tilatuki-järjestelmän enimmäismäärään.

Kreikka: 30 000 tuhatta euroa

Slovenia: 4 800 tuhatta euroa

## LIITE IV

Asetuksen (EY) N:o 73/2009 68 artiklan 1 kohdan a alakohdan i, ii, iii ja iv alakohdassa sekä 68 artiklan 1 kohdan b ja e alakohdassa säädetyn tuen talousarviomäärärahojen enimmäismäärät

## Kalenterivuosi 2011

(tuhatta euroa)

Jäsenvaltio	
Belgia	6 389
Bulgaria	19 326
Tšekki	31 826
Tanska	4 300
Saksa	2 000
Viro	1 253
Irlanti	25 000
Kreikka	78 000
Espanja	178 265
Ranska	272 600
Italia	147 950
Latvia	5 130
Liettua	9 503
Unkari	46 164
Alankomaat	14 000
Itävalta	11 900
Puola	40 800
Portugali	19 510
Romania	25 545
Slovenia	6 899
Slovakia	11 000
Suomi	47 555
Ruotsi	3 434
Yhdistynyt kuningaskunta	29 800

## LIITE V

Määrät, jotka jäsenvaltiot voivat käyttää asetuksen (EY) N:o 73/2009 69 artiklan 6 kohdan a alakohdan mukaisesti kyseisen asetuksen 68 artiklan 1 kohdassa säädettyyn erityistukeen

## Kalenterivuosi 2011

*(tuhatta euroa)*

Jäsenvaltio	
Belgia	6 389
Tanska	15 800
Irlanti	23 900
Kreikka	70 000
Espanja	144 200
Ranska	74 000
Italia	144 900
Alankomaat	21 965
Itävalta	11 900
Portugali	21 700
Slovenia	4 800
Suomi	4 762

## LIITE VI

**Tilatukijärjestelmän talousarviomäärärahojen enimmäismäärät  
Kalenterivuosi 2011**

(tuhatta euroa)

Jäsenvaltio	
Belgia	508 479
Tanska	997 381
Saksa	5 769 994
Irlanti	1 339 421
Kreikka	2 223 798
Espanja	4 676 132
Ranska	7 477 752
Italia	4 048 143
Luxemburg	37 679
Malta	4 726
Alankomaat	852 443
Itävalta	676 748
Portugali	435 505
Slovenia	105 247
Suomi	521 080
Ruotsi	724 349
Yhdistynyt kuningaskunta	3 946 682

## LIITE VII

**Yhtenäisen pinta-alatuen järjestelmän vuotuiset kokonaismäärärahat  
Kalenterivuosi 2011**

(tuhatta euroa)

Jäsenvaltio	
Bulgaria	400 035
Tšekki	667 365
Viro	80 656
Kypros	40 902
Latvia	111 260
Liettua	289 729
Unkari	958 593
Puola	2 280 455
Romania	877 278
Slovakia	292 357

## LIITE VIII

**Jäsenvaltioille asetuksen (EY) N:o 73/2009 126 artiklassa tarkoitettujen erillisen sokerituen myöntämistä varten  
käytettäväksi osoitettujen varojen enimmäismäärät**

**Kalenterivuosi 2011**

(tuhatta euroa)

Jäsenvaltio	
Tšekki	44 245
Latvia	3 308
Liettua	10 260
Unkari	41 010
Puola	159 392
Romania	5 051
Slovakia	19 289

## LIITE IX

Jäsenvaltioille asetuksen (EY) N:o 73/2009 127 artiklassa tarkoitetun erillisen hedelmä- ja vihannestuen myöntämistä varten käytettäväksi osoitettujen varojen enimmäismäärät

## Kalenterivuosi 2011

(tuhatta euroa)

Jäsenvaltio	
Tšekki	414
Unkari	4 756
Puola	6 715
Slovakia	690

## LIITE X

Asetuksen (EY) N:o 73/2009 128 artiklassa tarkoitettujen siirtymäkauden hedelmä- ja vihannestukien talousarviomäärärahojen enimmäismäärät

## Kalenterivuosi 2011

(tuhatta euroa)

Jäsenvaltio	Kypros	Romania	Slovakia
Tomaatit – 128 artiklan 1 kohta		869	335
Hedelmät ja vihannekset, ei kuitenkaan tomaatit – 128 artiklan 2 kohta	3 359		

**KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 681/2011,****annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011,****kiinteistä tuontiarvoista tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maatalouden yhteisestä markkinajärjestelystä ja tiettyjä maataloustuotteita koskevista erityissäännöksistä (yhteisiä markkinajärjestelyjä koskeva asetus) 22 päivänä lokakuuta 2007 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 <sup>(1)</sup>,ottaa huomioon neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä hedelmä- ja vihannesalan sekä hedelmä- ja vihannesjalostealan osalta 7 päivänä kesäkuuta 2011 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 543/2011 <sup>(2)</sup> ja erityisesti sen 136 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

Täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 543/2011 säädetään Uruguayan kierroksen monenvälisen kauppaneuvottelujen tulosten soveltamiseksi perusteista, joiden mukaan komissio vahvistaa kolmansista maista tapahtuvan tuonnin kiinteät arvot mainitun asetuksen liitteessä XVI olevassa A osassa luetelluille tuotteille ja ajanjaksoille,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 543/2011 136 artiklassa tarkoitetut kiinteät tuontiarvot vahvistetaan tämän asetuksen liitteessä.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan 15 päivänä heinäkuuta 2011.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 14 päivänä heinäkuuta 2011.

*Komission puolesta,  
puheenjohtajan nimissä*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Maatalouden ja maaseudun kehittämisen pääosaston  
pääjohtaja*

<sup>(1)</sup> EUVL L 299, 16.11.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUVL L 157, 15.6.2011, s. 1.

## LIITE

## Kiinteät tuontiarvot tiettyjen hedelmien ja vihannesten tulohinnan määrittämiseksi

(EUR/100 kg)

CN-koodi	Kolmansien maiden koodi <sup>(1)</sup>	Kiinteä tuontiarvo
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

<sup>(1)</sup> Komission asetuksessa (EY) N:o 1833/2006 (EUVL L 354, 14.12.2006, s. 19) vahvistettu maanimikkeistö. Koodi "ZZ" tarkoittaa "muuta alkuperää".



**KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 682/2011,****annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011,****vähimmäistullin vahvistamisesta täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 634/2011 aloitetun tarjouskilpailumenettelyn yhteydessä järjestettävässä ensimmäisessä osatarjouskilpailussa**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon maatalouden yhteisestä markkinajärjestelystä ja tiettyjä maataloustuotteita koskevista erityissäännöksistä (yhteisiä markkinajärjestelyjä koskeva asetus) 22 päivänä lokakuuta 2007 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 <sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 187 artiklan yhdessä sen 4 artiklan kanssa,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 634/2011 <sup>(2)</sup> aloitetaan pysyvä tarjouskilpailu markkinointivuodeksi 2010/2011 CN-koodin 1701 sokerin tuomiseksi alennetuin tullein.
- (2) Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 634/2011 6 artiklan mukaisesti komissio päättää osatarjouskilpailussa saatujen tarjousten perusteella joko vahvistaa vähimmäistullin tai olla vahvistamatta vähimmäistullia kahdeksannumeriselle CN-koodille.
- (3) Ensimmäisessä osatarjouskilpailussa saatujen tarjousten perusteella tietyille CN-koodin 1701 sokerin kahdeksannumerisille koodeille olisi vahvistettava vähimmäistulli

ja tietyille muille CN-koodin 1701 sokerin kahdeksannumerisille koodeille ei tulisi vahvistaa vähimmäistullia.

- (4) Jotta markkinoille välitettäisiin nopeasti signaali ja varmistettaisiin toimenpiteen tehokas hallinnointi, tämän asetuksen olisi tultava voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
- (5) Maatalouden yhteisen markkinajärjestelyn hallintokomitea ei ole antanut lausuntoa puheenjohtajansa asettamassa määräajassa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

Täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 634/2011 aloitetun tarjouskilpailumenettelyn yhteydessä järjestetyssä ensimmäisessä osatarjouskilpailussa, jossa tarjousten jättöaika päättyi 13 päivänä heinäkuuta 2011, on vahvistettu vähimmäistulli CN-koodin 1701 sokerin kahdeksannumerisille koodeille tai ei ole vahvistettu vähimmäistullia CN-koodin 1701 sokerin kahdeksannumerisille koodeille tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

*2 artikla*

Tämä asetus tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 14 päivänä heinäkuuta 2011.

*Komission puolesta,  
puheenjohtajan nimissä*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Maatalouden ja maaseudun kehittämisen pääosaston  
pääjohtaja*

<sup>(1)</sup> EUVL L 299, 16.11.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUVL L 170, 30.6.2011, s. 21.

## LIITE

## Vähimmäistullit

(euroa/tonni)

Kahdeksannumeroinen CN-koodi	Vähimmäistulli
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

(—) vähimmäistullia ei ole vahvistettu ollenkaan (kaikki tarjoukset on hylätty)

(X) tarjouksia ei ole jätetty

# PÄÄTÖKSET

## KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011,

**neuvoston direktiivin 91/226/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta niiden mukauttamiseksi tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen roiskeenestojärjestelmiin liittyvän tekniikan kehitykseen annetun direktiivin 2010/19/EU oikaisemisesta direktiivin 2007/46/EY liitteiden muuttamisen osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2011/415/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon puiteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi) <sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 39 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Neuvoston direktiivin 91/226/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta niiden mukauttamiseksi tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen roiskeenestojärjestelmiin liittyvän tekniikan kehitykseen 9 päivänä maaliskuuta 2010 annetun komission direktiivin 2010/19/EU <sup>(2)</sup> antamisessa on tapahtunut virhe. Direktiivillä 2010/19/EU otettiin käyttöön kaikkien neuvoston ajoneuvoluokkien roiskeenestoa koskevat yhdenmukaiset vaatimukset. Sen vuoksi mainitulla direktiivillä muutettiin myös direktiivin 2007/46/EY liitteitä IV ja XI niiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen. Koska mainitut liitteet on jo korvattu puiteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten

yksiköiden hyväksymiselle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY liitteiden I, III, IV, VI, VII, XI ja XV korvaamisesta (puitedirektiivi) 7 päivänä lokakuuta 2008 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 1060/2008 <sup>(4)</sup> ja koska niitä on muutettu useilla asetuksilla, myös niiden myöhemmät muutokset olisi pitänyt tehdä asetuksella. Näin ollen on oikeudellisen selkeyden vuoksi aiheellista oikaista direktiivi 2010/19/EU.

- (2) Sen vuoksi direktiivin 2010/19/EU 2 artikla olisi poistettava.
- (3) Tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat moottoriajoneuvoja käsittelevän teknisen komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

### 1 artikla

Poistetaan direktiivin 2010/19/EU 2 artikla.

### 2 artikla

Tämä päätös tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä 14 päivänä heinäkuuta 2011.

Komission puolesta  
José Manuel BARROSO  
Puheenjohtaja

<sup>(1)</sup> EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUVL L 72, 20.3.2010, s. 17.

<sup>(3)</sup> EYVL L 103, 23.4.1991, s. 5.

<sup>(4)</sup> EUVL L 292, 31.10.2008, s. 1.

**KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS,****annettu 14 päivänä heinäkuuta 2011,****eläintautien ja zoonosien eräiden muutettujen hävittämisen- ja seurantaohjelmien hyväksymisestä vuodeksi 2011 ja päätöksen 2010/712/EU muuttamisesta siltä osin kuin on kyse unionin osallistumisesta tiettyjen kyseisellä päätöksellä hyväksytyjen ohjelmien rahoitukseen***(tiedoksiannettu numerolla K(2011) 4993)**(2011/416/EU)*

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon tietyistä eläinlääkintäalan kustannuksista 25 päivänä toukokuuta 2009 tehdyn neuvoston päätöksen 2009/470/EY<sup>(1)</sup> ja erityisesti sen 27 artiklan 5 ja 6 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Päätöksessä 2009/470/EY vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt unionin osallistumisesta eläintautien ja zoonosien hävittämisen-, torjunta- ja seurantaohjelmien rahoitukseen.

(2) Tiettyjen eläintautien ja zoonosien kansallisiin hävittämisen-, torjunta- ja seurantaohjelmiin sovellettavista yhteisön vaatimuksista 25 päivänä huhtikuuta 2008 tehdyssä komission päätöksessä 2008/341/EY<sup>(2)</sup> säädetään, että jotta jäsenvaltioiden esittämille ohjelmille voitaisiin myöntää unionin rahoitustukea, niiden on täytettävä vähintään edellä mainitun päätöksen liitteessä vahvistetut vaatimukset.

(3) Jäsenvaltioiden vuodeksi 2011 ja sitä seuraaviksi vuosiksi esittämien eräiden eläintautien ja zoonosien vuotuisten ja monivuotisten hävittämisen-, torjunta- ja seurantaohjelmien hyväksymisestä ja niihin myönnettävästä unionin rahoituksesta 23 päivänä marraskuuta 2010 annetulla komission päätöksellä 2010/712/EU<sup>(3)</sup> hyväksytään eräitä kansallisia ohjelmia ja vahvistetaan unionin rahoitusosuus ja sen enimmäismäärä kullekin jäsenvaltioiden esittämälle ohjelmalle.

(4) Espanja esitti bluetongue-taudin muutetun seuranta- ja hävittämishojelman pakollisen rokottamisen ottamiseksi käyttöön serotyyppejä 8 vastaan tietyillä alueilla kyseisen taudin puhkeamisen vuoksi.

(5) Slovakia esitti muutetun rokotusohjelman raivotaudin hävittämiseksi tavoitteena laajentaa aluetta, jolla syöttejä jaetaan, sen jälkeen, kun tautia esiintyi Puolan raja-alueilla.

(6) Puola ja Suomi esittivät raivotaudin muutetut hävittämishojelmat suun kautta tapahtuvan rokottamisen ottamiseksi käyttöön unionin naapureina olevien kolmansien maiden tietyillä alueilla, jotta unionia voidaan suojata raivotaudin kulkeutumiselta uudelleen sen alueelle tartunnan saaneiden luonnonvaraisten eläinten liikkumisen yhteydessä yleisten rajojen yli.

(7) Komissio on arvioinut Espanjan, Puolan, Slovakian ja Suomen esittämät muutetut ohjelmat sekä eläinlääkinnälliseltä että taloudelliselta kannalta. Ohjelmien todettiin vastaavan asiaan liittyvää unionin eläinlääkintälainsäädäntöä ja erityisesti päätöksessä 2008/341/EY vahvistettuja vaatimuksia.

(8) Tämän vuoksi Espanjan, Puolan, Slovakian ja Suomen esittämät muutetut ohjelmat olisi hyväksyttävä.

(9) Päätöksessä 2010/712/EU myönnetään unionin rahoitusta Slovakialle niihin kyseisen jäsenvaltion vuotuisen raivotaudin hävittämishojelmaan kuuluviin suun kautta tapahtuvaa rokottamista koskeviin toimiin, jotka toteutetaan naapureina olevien kolmansien maiden raja-alueilla. Kyseisessä päätöksessä myönnetään lisäksi unionin rahoitusta Liettualle niihin kyseisen jäsenvaltion monivuotiseen raivotaudin hävittämishojelmaan kuuluviin suun kautta tapahtuvaa rokottamista koskeviin toimiin, jotka toteutetaan naapureina olevien kolmansien maiden raja-alueilla.

(10) Tämän vuoksi on aiheellista myöntää unionin rahoitusta myös niille Puolan ja Suomen esittämien raivotaudin hävittämishojelmien osille, jotka toteutetaan unionin naapureina olevien kolmansien maiden raja-alueilla.

<sup>(1)</sup> EUVL L 155, 18.6.2009, s. 30.

<sup>(2)</sup> EUVL L 115, 29.4.2008, s. 44.

<sup>(3)</sup> EUVL L 309, 25.11.2010, s. 18.

- (11) Puolan ja Suomen esittämien raivotaudin muutettujen hävittämisohjelmien hyväksyminen tällä päätöksellä vaikuttaa niihin päätöksen 2010/712/EU nojalla hyväksytyihin määriin, joita tarvitaan näiden ohjelmien toteuttamiseksi kyseisissä jäsenvaltioissa. Unionin Puolan ja Suomen esittämille raivotaudin hävittämisohjelmille myöntämän rahoituksen enimmäismäärää, joka vahvistettiin kyseisessä päätöksessä, olisi näin ollen mukautettava.
- (12) Sen vuoksi päätöstä 2010/712/EU olisi muutettava.
- (13) Tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat elintarvikkeetjua ja eläinten terveyttä käsittelevän pysyvän komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

#### 1 artikla

Hyväksytään Espanjan 1 päivänä helmikuuta 2011 esittämä bluetongue-taudin muutettu seuranta- ja hävittämisohjelma 1 päivän tammikuuta 2011 ja 31 päivän joulukuuta 2011 väliseksi ajaksi.

#### 2 artikla

Hyväksytään Puolan 5 päivänä huhtikuuta 2011, Slovakian 13 päivänä joulukuuta 2010 ja Suomen 12 päivänä huhtikuuta 2011 esittämät raivotaudin muutetut hävittämisohjelmat 1 päivän tammikuuta 2011 ja 31 päivän joulukuuta 2011 väliseksi ajaksi.

#### 3 artikla

Muutetaan päätöksen 2010/712/EU 10 artikla seuraavasti:

- 1) Korvataan 2 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) on enintään

- i) 1 800 000 euroa Bulgarian osalta;
- ii) 620 000 euroa Viron osalta;

- iii) 1 450 000 euroa Unkarin osalta;
- iv) 7 110 000 euroa Puolan osalta;
- v) 5 000 000 euroa Romanian osalta;
- vi) 700 000 euroa Slovakian osalta;
- vii) 200 000 euroa Suomen osalta.”

- 2) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Poikkeuksena siitä, mitä 2 ja 3 kohdassa säädetään, unionin rahoitusosuus sille osalle Puolan, Slovakian ja Suomen ohjelmia, jotka toteutetaan unionin alueen ulkopuolella,

- a) myönnetään ainoastaan suun kautta annettavien rokotteiden ja syöttien ostamis- ja jakelukustannuksiin;
- b) on suuruudeltaan 100 prosenttia ja
- c) on enintään
  - i) 630 000 euroa Puolan osalta;
  - ii) 250 000 euroa Slovakian osalta;
  - iii) 65 000 euroa Suomen osalta.”

#### 4 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 14 päivänä heinäkuuta 2011.

*Komission puolesta*  
John DALLI  
*Komission jäsen*

## OIKAISUJA

**Oikaistaan neuvoston päätös 2011/332/YUTP, annettu 7 päivänä kesäkuuta 2011, Libyan tilanteen johdosta määrättävistä rajoittavista toimenpiteistä annetun päätöksen 2011/137/YUTP muuttamisesta**

(Euroopan unionin virallinen lehti L 149, 8. kesäkuuta 2011)

Sivulla 10, 1 artiklassa, päätöksen 2011/137/YUTP 6 artiklan uuden 2 a kohdan tekstissä:

*Korvataan:* "2 a. Kielto asettaa varoja, rahoitusomaisuutta tai taloudellisia resursseja 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen henkilöiden tai yhteisöjen saataville ei estä, siltä osin kuin kyseistä kieltoa sovelletaan satamaviranomaisiin, ennen tämän päätöksen voimaantuloa tehtyjen sopimusten toteuttamista 15 päivään heinäkuuta 2011 saakka, lukuun ottamatta öljyä, kaasua ja jalostettuja tuotteita koskevia sopimuksia."

*seuraavasti:* "2 a. Kielto asettaa varoja, rahoitusomaisuutta tai taloudellisia resursseja 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen henkilöiden tai yhteisöjen saataville ei estä, siltä osin kuin kyseistä kieltoa sovelletaan satamaviranomaisiin, ennen 7 päivää kesäkuuta 2011 tehtyjen sopimusten toteuttamista 15 päivään heinäkuuta 2011 saakka, lukuun ottamatta öljyä, kaasua ja jalostettuja tuotteita koskevia sopimuksia."

---

**Oikaistaan komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 496/2011, annettu 20 päivänä toukokuuta 2011, natriumbentsoaatin hyväksymisestä vieroitettujen porsaiden rehun lisäaineena (luvanhaltija Kemira Oyj)**

(Euroopan unionin virallinen lehti L 134, 21. toukokuuta 2011)

Sivulla 9, säädöksen nimessä

*korvataan:* "luvanhaltija"

*seuraavasti:* "hyväksynnän haltija".

Sivulla 10, liitteessä olevan taulukon 2 sarakkeen otsikossa

*korvataan:* "Luvanhaltijan nimi"

*seuraavasti:* "Hyväksynnän haltijan nimi".

---







## TILAUSHINNAT 2011 (ilman ALV:a, sisältää normaalit lähetyskulut)

Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	1 100 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, paperipainos, vuosittainen DVD	22 EU:n virallista kieltä	1 200 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L-sarja, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	770 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, kuukausittainen (kumulatiivinen) DVD	22 EU:n virallista kieltä	400 euroa/vuosi
Virallisen lehden täydennysosa (S-sarja), tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat, DVD, ilmestyy kerran viikossa	Monikielinen: 23 EU:n virallista kieltä	300 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, C-sarja – kilpailut	Kilpailua koskevilla kielillä	50 euroa/vuosi

Euroopan unionin virallisilla kielillä ilmestyvästä *Euroopan unionin virallisesta lehdestä* on tilattavissa 22 eri kieliversiota. Tilaus käsittää L-sarjan (Lainsäädäntö) ja C-sarjan (Tiedonannot ja ilmoitukset).

Jokainen kieliversio tilataan erikseen.

Virallisessa lehdessä L 156 18. kesäkuuta 2005 julkaistun neuvoston asetuksen (EY) N:o 920/2005 mukaan velvollisuus laatia kaikki säädökset iirin kielellä ja julkaista ne tällä kielellä ei väliaikaisesti sido Euroopan unionin toimielimiä, joten iirin kielellä julkaistavat viralliset lehdet ovat myynnissä erikseen.

Virallisen lehden täydennysosan (S-sarja – tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat) tilaukseen sisältyvät kaikki 23 virallista kieliversiota yhdellä monikielisellä DVD-levyllä.

*Euroopan unionin virallisen lehden* tilaajat voivat pyynnöstä saada virallisen lehden liitteitä. Tilaajille ilmoitetaan liitteiden ilmestymisestä *Euroopan unionin viralliseen lehteen* sisältyvässä kohdassa ”Huomautus lukijalle”.

## Myynti ja tilaukset

Maksulliset julkaisut, kuten *Euroopan unionin virallinen lehti*, ovat tilattavissa jälleenmyyjiltämme. Luettelo jälleenmyyjistä löytyy seuraavasta internet-osoitteesta:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_fi.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_fi.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) on suora ja maksuton portti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Sivustolla voi tarkastella *Euroopan unionin virallista lehteä* ja siellä ovat nähtävillä myös sopimukset, lainsäädäntö, oikeuskäytäntö ja lainsäädännön valmisteluasiakirjat.**

**Lisätietoja Euroopan unionista löytyy osoitteesta: <http://europa.eu>**

