

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 185



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

54. sējums

2011. gada 15. jūlijs

Saturs

II Nelegislatīvi akti

REGULAS

- ★ Komisijas Regula (ES) Nr. 677/2011 (2011. gada 7. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 691/2010 ⁽¹⁾ 1
- ★ Komisijas Regula (ES) Nr. 678/2011 (2011. gada 14. jūlijs), ar kuru aizstāj II pielikumu un groza IV, IX un XI pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) ⁽¹⁾ ... 30
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 679/2011 (2011. gada 14. jūlijs) par grozījumiem Komisijas Regulā (EK) Nr. 1974/2006, ar ko paredz sīki izstrādātus piemērošanas noteikumus Padomes Regulai (EK) Nr. 1698/2005 par atbalstu lauku attīstībai no Eiropas Lauksaimniecības fonda lauku attīstībai (ELFLA) 57
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 680/2011 (2011. gada 14. jūlijs), ar ko nosaka maksimāli pieļaujamo budžeta apjomu 2011. gadam attiecībā uz dažām tiešā atbalsta shēmām, kas paredzētas Padomes Regulā (EK) Nr. 73/2009 62
- Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 681/2011 (2011. gada 14. jūlijs), ar ko nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai 72

Cena: EUR 4

(Turpinājums nākamajā lappusē)

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

LV

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 682/2011 (2011. gada 14. jūlijs) par minimālā muitas nodokļa noteikšanu pirmajai konkursa kārtai saskaņā ar konkursa procedūru, kas uzsākta ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 634/2011	74
---	----

LĒMUMI

2011/415/ES:

- ★ Komisijas Lēmums (2011. gada 14. jūlijs), ar kuru attiecībā uz Direktīvas 2007/46/EK pielikumu grozījumiem labo Direktīvu 2010/19/ES, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/226/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, lai dažu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju pretšļakatu ierīces pielāgotu tehnikas attīstībai ⁽¹⁾

2011/416/ES:

- ★ Komisijas Īstenošanas lēmums (2011. gada 14. jūlijs), ar ko apstiprina konkrētas grozītās dzīvnieku slimību un zoonožu izskaušanas un uzraudzības programmas 2011. gadam un groza Lēmumu 2010/712/ES attiecībā uz Savienības finansiālo ieguldījumu konkrētām programmām, kas apstiprinātas ar minēto lēmumu (izziņots ar dokumenta numuru C(2011) 4993).....

Labojumi

- ★ Labojums Padomes Lēmumā 2011/332/KĀDP (2011. gada 7. jūnijs), ar ko groza Lēmumu 2011/137/KĀDP par ierobežojošiem pasākumiem saistībā ar situāciju Lībijā (OV L 149, 8.6.2011.)



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 677/2011

(2011. gada 7. jūlijs),

ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 691/2010

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu vienotās Eiropas gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 11. pantu,ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula) ⁽²⁾ un jo īpaši tās 6. pantu,

tā kā:

- (1) Regulas (EK) Nr. 551/2004 mērķis ir veicināt principa par pakāpeniski aizvien vairāk integrētas izmantojamās gaisa telpas izveidošanu saistībā ar kopējo transporta politiku un noteikt kopīgas gaisa satiksmes pārvaldības izveidošanas, plānošanas un vadības procedūras, kas nodrošina tās efektīvu darbību un drošību. Tīkla funkciju mērķim būtu jābūt iniciatīvu atbalstīšana valsts līmenī un funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī.
- (2) Tīkla funkcijām būtu jābūt "vispārējas nozīmes pakalpojumam", ko veic Eiropas aviācijas tīklu labā un kas veicina gaisa transporta sistēmu ilgtspējīgu attīstību, nodrošinot nepieciešamo veikspēju, sadarbību un darbību koordināciju, tostarp tādu, kas nodrošina nepieciešamo resursu optimālu izmantošanu.
- (3) Eiropas maršrutu tīkla plānošanai un nepietiekamo resursu koordinācijai saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 551/2004 nebūtu jāskar dalībvalstu suverenitāte attiecībā uz to gaisa telpu un dalībvalstu prasības attiecībā uz sabiedriskās kārtības, valsts drošības un aizsardzības jautājumiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004.

- (4) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 7. marta Lēmums Nr. 676/2002/EK par normatīvo bāzi radiofrekvenču spektra politikai Eiropas Kopienā (radiofrekvenču spektra lēmums) ⁽³⁾ šajā jomā veido politiku un tiesisko regulējumu.

- (5) Objektīva un kompetenta iestāde (tīkla pārvaldnieks) būtu jāizveido, lai veiktu uzdevumus, kas vajadzīgi tīkla funkciju izpildei, kā paredzēts Regulā (EK) Nr. 551/2004.

- (6) Eiropas maršrutu tīkls būtu jāveido tā, lai optimizētu maršrutus "no vārtiem līdz vārtiem" skatījumā visos lidojuma posmos, jo īpaši ņemot vērā lidojumu efektivitātes un vides aspektus.

- (7) Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) un Eirokontroles darbs maršrutu izstrādē, frekvenču un sekundārā novērošanas radiolokatora (SSR) retransloru kodu pārvaldībā ir atzīstams un būtu jāizmanto par pamatu, optimizējot tīkla attīstību un darbību Savienības līmenī.

- (8) Dalībvalstu saistības pret ICAO attiecībā uz maršrutu plānošanu, frekvencēm un SSR retransloru kodu pārvaldību tīklā būtu jāievēro un efektīvāk jāīsteno, izmantojot tīkla pārvaldnieka koordināciju un atbalstu.

- (9) Radiofrekvenču spektra piešķiršana notiek saistībā ar Starptautisko Telesakaru savienību (ITU). Dalībvalstīm ir pienākums izvirzīt civilās aviācijas prasības un pēc tam optimāli izmantot vispārējas nozīmes gaisa satiksmei piešķirtos resursus.

- (10) ICAO ir izstrādājusi metodiskos materiālus, kas attiecas uz SSR retransloru kodu un radiofrekvenču funkcijām un uztur sistēmu ICAO Eiropas reģionā vispārējas nozīmes gaisa satiksmes vajadzībām piešķirto frekvenču reģistrācijai, ko šobrīd atbalsta Eirokontrole.

⁽¹⁾ OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

⁽³⁾ OV L 108, 24.4.2002., 1. lpp.

- (11) Regulā (EK) Nr. 551/2004 paredzēts, ka jāpieņem sīki izstrādāti īstenošanas noteikumi, kas koordinētu un saskaņotu procesus un procedūru, lai uzlabotu aeronavigācijas frekvenču pārvaldību, un centrālā funkcija, kas koordinētu frekvenču vajadzību agrīnu apzināšanu un risināšanu, lai atbalstītu tīkla izstrādi un darbību.
- (12) Ņemot vērā, ka gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība (ATFM) ir tīkla funkciju neatņemama daļa, ir vajadzīga pienācīga saikne ar Komisijas 2010. gada 25. marta Regulu (ES) Nr. 255/2010, ar ko nosaka kopējus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības noteikumus ⁽¹⁾.
- (13) Ņemot vērā, ka tīkla pārvaldības efektivitāte ir atkarīga no tīkla funkciju tūlītējas uzsākšanas, dalībvalstis jau ir uzticējušas Eirokontrolei veikt ATFM.
- (14) Ir lietderīgi izveidot vienu struktūru, kura koordinētu dažādās tīkla funkcijas, lai izstrādātu konsekventus īstermiņa un ilgtermiņa optimizācijas risinājumus tīkla līmenī, kuri atbilst darbības uzlabošanas mērķiem. Tomēr tīkla funkcijas būtu jānodrošina tīkla pārvaldniekam un dalībvalstu un funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī atbilstīgi ar šo regulu piešķirtajiem pienākumiem.
- (15) Tīkla pārvaldniekam būtu jāiesaistās dalībvalstu vai funkcionālo gaisa telpas bloku gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) plānu, darbību un darbības aspektu uzlabošanā, jo īpaši, ja ir sagaidāms, ka tam ir vai varētu būt būtiska ietekme uz tīkla darbības uzlabošanu.
- (16) Notikumi, kas saistīti ar Eijafjallajekulla vulkāna izvirdumu 2010. gada aprīlī, ir pierādījuši vajadzību izveidot centrālo vienību, kas var uzņemt vadību, koordinējot ietekmes samazināšanas pasākumu pārvaldību vietējā, reģionālā un tīkla līmenī, lai nodrošinātu noteikumu savlaicīgi reaģēt uz nākotnes krīzes situācijām, kas skar aviāciju.
- (17) Būtu jākoordinē tīkla funkcijas un operācijas, kas organizētas funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī.
- (18) Būtu jāveic apspriešanās ar ieinteresētajām personām valsts, funkcionālo gaisa telpas bloku un tīkla līmenī.
- (19) Lidostas, kuras ir tīkla ieejas un izejas punkti, ir vispārējās tīkla darbības uzlabošanas galvenie dalībnieki, tādēļ tīkla funkcijām būtu jādarbojas saskaņoti, izmantojot Savienības lidostu kapacitātes pārraudzības iestādi, kur lidostu operatori darbojas kā zemes koordinatori, nolūkā optimizēt kapacitāti uz zemes, tādējādi uzlabojot vispārējo tīkla kapacitāti.
- (20) Tīkla funkciju īstenošanai nebūtu jāskar Padomes 1993. gada 18. janvāra Regula (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās ⁽²⁾.
- (21) Pienācīgi ņemot vērā militāro darbību efektivitāti, civilai un militārai sadarbībai un koordinācijai ir ļoti liela nozīme vajadzīgo mērķu sasniegšanā. Lai gan lēmumi, kas attiecas uz militāro operāciju un mācību saturu, apjomu vai veikšanu saskaņā ar operatīvo gaisa satiksmes režīmu, neietilpst Savienības kompetences jomā, drošības un savstarpējas efektivitātes interesēs ir svarīgi nosegt saskarnes starp minētajiem pasākumiem un pasākumiem, uz ko attiecas šī regula.
- (22) Tīkla funkcijām nebūtu jāierobežo Regulas (EK) Nr. 549/2004 13. pants, kuru mērķis ir nodrošināt drošības un aizsardzības politikas būtiskas intereses vai gaisa telpas izmantošanas elastīgumu, ko paredz Regulas (EK) Nr. 551/2004 7. panta noteikumi.
- (23) Tīkla funkcijas būtu jānodrošina ekonomiski efektīvi, jo īpaši izvairoties no centienu dublēšanās un tādējādi nodrošinot šo funkciju izpildi ar samazinātiem vai vismaz nepalēlinātiem finanšu un cilvēkresursiem, kas vajadzīgi dalībvalstīm prasību izpildei saistībā ar šo regulu salīdzinājumā ar situāciju, pirms iecēla tīkla pārvaldnieku.
- (24) Komisijai būtu jānodrošina tīkla pārvaldnieka atbilstīga pārraudzība.
- (25) Tīkla funkciju drošības prasībām būtu jābūt salīdzināmā līmenī ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (Aģentūra) prasībām attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu. Būtu jāparedz minētās prasības, kā arī drošības pārraudzības prasības.
- (26) Tīkla funkciju izskatīšanai un trešo valstu iesaistīšanai tīkla funkciju izstrādē un īstenošanā būtu jāsniedz ieguldījums Eiropas vienotās gaisa telpas visu Eiropu aptverošā dimensijā.
- (27) Tīkla funkcijas var paplašināt saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. pantu.
- (28) Tīkla funkciju veikšanai būtu jāattiecas uz īpašiem darbības uzlabošanas mērķiem, kuru sasniegšanai ir nepieciešams grozīt Komisijas 2010. gada 29. jūlija Regulu (ES) Nr. 691/2010, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai ⁽³⁾. Šos darbības uzlabošanas mērķus var pilnveidot, balstoties uz praktisko pieredzi, īstenojot darbības uzlabošanas sistēmu.

⁽¹⁾ OV L 80, 26.3.2010., 10. lpp.

⁽²⁾ OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 201, 3.8.2010., 1. lpp.

(29) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Regula (ES) Nr. 691/2010.

(30) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Vienotās gaisa telpas komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĒJI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un piemērošanas joma

1. Šī regula nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. pantu, lai ļautu optimāli izmantot gaisa telpu Eiropas vienotajā gaisa telpā un nodrošinātu, ka gaisa telpas izmantotāji var izmantot vēlamās trajektorijas, vienlaikus paverot maksimālas piekļuves iespēju gaisa telpām un aeronavigācijas pakalpojumiem.

2. Tīkla pārvaldības nolūkos šī regula jo īpaši attiecas uz dalībvalstīm, Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (Aģentūra), gaisa telpas izmantotājiem, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, lidostu ekspluatantiem, lidostu laika nišu koordinatoriem un ekspluatācijas organizācijām valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī.

3. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 551/2004 1. panta 3. punktu un neierobežojot valstu gaisa kuģu ekspluatāciju saskaņā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 3. pantu, dalībvalstis piemēro šo regulu gaisa telpā, par kuru tās ir atbildīgas ICAO EUR un AFI reģionos.

4. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 13. pantu šī regula dalībvalstīm neliedz piemērot pasākumus, ciktāl tie vajadzīgi, lai aizsargātu būtiskas drošības un aizsardzības politikas intereses.

2. pants

Definīcijas

Šīs regulas mērķiem piemēro Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. pantā minētās definīcijas.

Papildus piemēro šādas definīcijas:

- 1) "lidostas ekspluatants" ir "lidostas vadības dienests", kā tas definēts Regulas (EEK) Nr. 95/93 2. panta j) punktā;
- 2) "lidostas laika nišu koordinators" ir koordinētās lidostās izveidota funkcija, piemērojot Regulu (EEK) Nr. 95/93;
- 3) "gaisa telpas plānošana" ir process, kas veicina ar tīklu saistīto darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu un rūpējas par gaisa telpas lietotāju vajadzībām, kā arī nodrošina vai palielina noteikto drošības līmeni un palielina gaisa telpas kapacitāti un vides veikumu, izstrādājot un īstenojot uzlabotu navigācijas kapacitāti un metodes, uzlabo maršrutu tīklu un ar tiem saistīto sektorizāciju, optimizē gaisa telpas struktūru un kapacitāti, uzlabojot ATM procedūras;

4) "gaisa telpas rezervēšana" ir noteikta gaisa telpa, kas uz laiku tiek rezervēta konkrētai vai ekskluzīvai izmantošanai kādai lietotāju kategorijai;

5) "ierobežota gaisa telpa" ir noteikts gaisa telpas apgabals, kurā noteiktā laikā var veikt dažādas darbības, kas ir bīstamas gaisa kuģu lidojumiem ("bīstamā zona"); vai tāda gaisa telpa virs valsts teritorijas vai teritoriālajiem ūdeņiem, kurā gaisa kuģu lidojumu ierobežo saskaņā ar konkrētiem, precizētiem noteikumiem ("ierobežotas darbības zona"); vai tāda gaisa telpa virs valsts teritorijas vai teritoriālajiem ūdeņiem, kurā gaisa kuģu lidojumi ir aizliegti ("aizliegtā zona");

6) "gaisa telpas struktūra" ir īpašs gaisa telpas apgabals, kas paredzēts drošas un optimālas gaisa kuģu ekspluatācijas nodrošināšanai;

7) "gaisa telpas izmantošana" ir veids, kā gaisa telpa tiek operatīvi izmantota;

8) "gaisa telpas izmantotāju pārstāvis" ir jebkura juridiska persona vai struktūra, kas pārstāv vienas vai vairāku aeronavigācijas pakalpojumu izmantotāju kategoriju intereses;

9) "aviācijas frekvenču josla" ir tādas noteiktas frekvenču joslas ierakstīšana ITU radiofrekvenču noteikumu radiofrekvenču sadalījuma tabulā, kurā piešķir frekvences vispārējās gaisa satiksmes nolūkiem;

10) "ATC sektors" ir konkrēts gaisa telpas apgabals, par kuru jebkurā brīdī ir atbildīgs attiecīgs ATC kontrolieris(-i);

11) "gaisa satiksmes pakalpojumu maršruts (ATS maršruts)" ir noteikta gaisa telpas struktūras daļa, kas paredzēta, lai pēc vajadzības vadītu satiksmes plūsmu, sniedzot gaisa satiksmes pakalpojumus;

12) "civilā un militārā koordinācija" ir mijiedarbība starp civilajām un militārajām iestādēm un gaisa satiksmes pārvaldības elementiem, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu drošu, efektīvu un saskaņotu gaisa telpas izmantošanu;

13) "nosacīts maršruts (CDR)" ir ATS maršruts, kas ir pieejams tikai lidojuma plānošanai un izmantošanai saskaņā ar īpašiem nosacījumiem;

14) "uz sadarbību balstīta lēmumu pieņemšana" ir process, kurā tiek pieņemti lēmumi, pamatojoties uz pastāvīgu mijiedarbību un apspriežoties ar dalībvalstīm, iesaistītajām ieinteresētajām personām un vajadzības gadījumā citiem dalībniekiem;

15) "tīkla krīze" ir stāvoklis, kad nav iespējams sniegt aeronavigācijas pakalpojumus vajadzīgajā līmenī un tas rada lielu tīkla jaudas zudumu vai arī tīkla jaudas un pieprasījuma ievērojamu nesamērīgumu, vai informācijas plūsmas ievērojamu pārtraukumu vienā vai vairākās tīkla daļās neparastā un neparedzētā situācijā;

- 16) "Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plāns" ir plāns, ko izstrādājis tīkla pārvaldnieks sadarbībā ar iesaistītajām ieinteresētajām pusēm un kas ietver operatīvo darbību rezultātus attiecībā uz maršrutu tīkla plānošanu īstermiņā un vidējā termiņā saskaņā ar tīkla stratēģijas plāna pamatprincipiem;
- 17) "brīvā maršruta gaisa telpa" ir īpaša gaisa telpa, kurā lietotāji var brīvi plānot savu maršrutu starp ielidošanas un izlidošanas punktiem bez atsaucē uz ATS maršrutu tīklu;
- 18) "radiofrekvenču piešķirums" ir atļauja, ko dalībvalstis dod radiofrekvences vai radiofrekvenču kanālu izmantošanai ar konkrētiem nosacījumiem;
- 19) "ietekme uz tīklu" ir – saistībā ar radiofrekvenču funkciju, kas iekļauta II pielikumā, – situācija, kad radiofrekvenču piešķirums degradē, traucē vai pārtrauc tīkla viena vai vairāku radiofrekvenču piešķirumu darbību vai vēršas pret to aviācijas radiofrekvenču joslas optimālu izmantošanu, uz kurām attiecas šī regula;
- 20) "vairāku maršrutu izvēles iespējas" ir situācija, kad gaisa telpas lietotājam ATS maršrutu tīklā ir pieejama vairāk nekā viena maršruta izvēles iespēja;
- 21) "trešās valstis" ir valstis, kas nav ES dalībvalstis, ir Eirokontroles dalībvalstis vai ir noslēgušas nolīgumu ar Savienību par Eiropas vienotās gaisa telpas izmantošanu, vai piedalās funkcionālā gaisa telpas blokā;
- 22) "tīkla pārvaldnieks" ir struktūrvienība, kas izveidota saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. pantu, lai veiktu pienākumus, kas paredzēti minētajā pantā un šajā regulā;
- 23) "tīkla darbības plāns" ir plāns, ko izstrādā tīkla pārvaldnieks sadarbībā ar ekspluatācijā iesaistītajām ieinteresētajām personām, lai organizētu operatīvo darbību īstermiņā un vidējā termiņā saskaņā ar tīkla stratēģijas plāna pamatprincipiem. Tīkla darbības plāna daļā, kas attiecas uz Eiropas maršrutu tīkla plānošanu (ERND), ietver Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānu;
- 24) "tīkla stratēģijas plāns" ir plāns, ko izstrādā tīkla pārvaldnieks atbilstoši Eiropas ATM ģenerālplānam, saskaņojot ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, nosakot vadošos principus tīkla darbībai un tā ilgtermiņa perspektīvai;
- 25) "ekspluatācijas organizācija" ir organizācija, kas atbild par tehnisko un inženierpakalpojumu sniegšanu un nodrošina gaisa satiksmes, sakaru, navigācijas vai uzraudzības pakalpojumus;
- 26) "ekspluatācijas prasības" ir prasības tīklam attiecībā uz drošību, jaudu un efektivitāti;
- 27) "iesaistītās ieinteresētās personas" ir civilie un militārie gaisa telpas izmantotāji, civilās un militārās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidostu ekspluatanti, lidostas laika nišu koordinatori un ekspluatācijas organizācijas un papildu ieinteresēto personu grupas, kas uzskatāmas par atbilstošām atsevišķām funkcijām;
- 28) "sektora konfigurācija" ir sistēma, kura apvieno sektorus, kas ir attiecīgi konstruēti un vislabāk atbilst ekspluatācijas un gaisa telpas pieejamības prasībām;
- 29) "izmantotāja pieprasīts maršruts" ir vēlamais maršruts, kuru gaisa kuģu ekspluatanti gaisa telpas konfigurācijas stadijā ir pieprasījuši, lai apmierinātu viņu vajadzības.

II NODAĻA

TĪKLA FUNKCIJU ORGANIZĀCIJA UN PĀRVALDĪBA

3. pants

Tīkla pārvaldnieka izveide

1. Lai izpildītu uzdevumus, kas vajadzīgi to funkciju izpildei, kas paredzētas Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. pantā un šīs regulas pielikumos, tiek izveidota objektīva un kompetenta iestāde (tīkla pārvaldnieks).

2. Tīkla pārvaldnieka pilnvaru laiks sakrīt ar darbības uzlabošanas sistēmas pārskata periodu, kā norādīts Regulas (ES) Nr. 691/2010 7. panta 1. punktā. Tam jābūt pietiekami garam, lai varētu uzkrāt pieredzi, pildot šīs funkcijas. Tas nedrīkst būt īsāks par diviem pārskata periodiem, un to var atjaunot.

3. Tīkla pārvaldnieka iecelšana notiek ar Komisijas lēmumu pēc apspriešanās ar Vienotās gaisa telpas komiteju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 3. punktu un ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc šīs regulas pieņemšanas. Minētajā lēmumā ietver nominācijas noteikumus un nosacījumus, ieskaitot finansējumu un tās atsaukšanas nosacījumus. Komisija katra 2. punktā minētā pārskata perioda beigās izvērtē atbilstību šiem nosacījumiem.

4. Tīkla pārvaldnieks veic šādas funkcijas:

a) Eiropas maršrutu tīkla plānošanu, kā noteikts I pielikumā;

b) nepietiekamo resursu koordināciju, jo īpaši:

i) radiofrekvences aviācijas frekvenču joslā, ko izmanto vispārējā gaisa satiksme, kā noteikts II pielikumā;

ii) SSR retranslatoru kodus, kā noteikts III pielikumā.

Komisija var pievienot citas tīkla pārvaldnieka funkcijas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. panta 3. punktu vai 6. panta 4. punkta c) apakšpunktu.

5. Tīkla pārvaldnieks veic arī ATFM funkciju, kā minēts Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. panta 6. punktā un Regulā (ES) Nr. 255/2010.

4. pants

Tīkla pārvaldnieka uzdevumi

1. Lai atbalstītu 3. pantā minēto funkciju izpildi, tīkla pārvaldnieks veic šādus uzdevumus nolūkā nepārtraukti uzlabot tīkla darbību Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas veicina Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus, kā paredzēts Regulā (ES) Nr. 691/2010, un jo īpaši:

- a) izveido, uztur un īsteno tīkla stratēģijas plānu, kas minēts 5. pantā, saskaņā ar darbības uzlabošanas sistēmu, kā paredzēts Regulā (ES) Nr. 691/2010 un Eiropas ATM ģenerālplānā, un ņemot vērā attiecīgos ICAO aeronavigācijas plānus;
- b) sīki izstrādā tīkla stratēģijas plānu, izmantojot tīkla darbības plānu, kā turpmāk norādīts 6. pantā, jo īpaši pievēršoties Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, aptverot trīs līdz piecu gadu, gada, sezonas, nedēļas un dienas periodus;
- c) izstrādā integrētu Eiropas maršrutu tīkla plānošanu, kā noteikts I pielikumā;
- d) nodrošina radiofrekvenču koordinēšanas centrālo funkciju, kā prasīts Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. panta 4. punkta b) apakšpunktā un noteikts šīs regulas II pielikumā;
- e) koordinē SSR retranslatoru kodu piešķiršanas procesa uzlabošanu, kā noteikts III pielikumā;
- f) organizē funkciju pārvaldību un darbību un jo īpaši veic ATFM centrālās vienības pienākumus;
- g) nodrošina konsolidētu un koordinētu pieeju attiecībā uz visām tīkla plānošanas un operatīvajām darbībām, ieskaitot uzraudzību un tā darbības vispārēju uzlabošanu;
- h) sniedz atbalstu tīkla krīzes vadībai;
- i) atbalsta dažādas iesaistītās ieinteresētās personas tām uzlikto pienākumu veikšanā, izvērs gaisa satiksmes pārvaldības un/vai aeronavigācijas pakalpojumu (ATM/ANS) sistēmas un procedūras saskaņā ar Eiropas ATM ģenerālplānu;
- j) sniedz atbalstu organizācijām, kurām uzticēta civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana vai situāciju analīze, pēc šo organizāciju lūguma; Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 996/2010 ⁽¹⁾ darbības jomas ietvaros;

k) nodrošina koordināciju ar citiem reģioniem un trešām valstīm, kas nepiedalās tīkla pārvaldnieka darbā.

2. Tīkla pārvaldnieks palīdz īstenot darbības uzlabošanas sistēmu saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 691/2010.

3. Lai izpildītu savus uzdevumus, tīkla pārvaldnieks nodrošina sekojošo:

- a) instrumentu pieejamību, darbības un koplietošanu, procesus un konsekventus datus, kas nodrošina sadarbību lēmumu pieņemšanas procesā tīkla līmenī, tostarp, bet neaprobežojoties ar lidojuma plāna apstrādi un datu pārvaldības sistēmām;
- b) iesaistīto ieinteresēto personu koordinācijas veicināšana un atbalsts šīm ieinteresētajām personām plānu un saistīto tīkla pasākumu īstenošanā pēc kopīgas lēmumu pieņemšanas;
- c) tās atbildības zonā esošo darbību atbilstoša koordinācija, kā arī optimizācija, savietojamība un sadarbība;
- d) attiecīgo ICAO dokumentu grozījumu priekšlikumu par tīkla darbību koordinēšana;
- e) ziņošana saskaņā 20. pantu par visiem darbības uzlabošanas aspektiem, tostarp nepietiekamajiem resursiem;
- f) atbilstīga sadarbība ar citiem transporta veidiem.

4. Pēc Komisijas vai Aģentūras pieprasījuma tīkla pārvaldnieks atbild uz *ad hoc* pieprasījumiem sniegt informāciju, konsultācijas, analīzes vai veic citus līdzīgus papildu uzdevumus, kas saistīti ar dažādām funkcijām.

5. pants

Tīkla stratēģijas plāns

1. Lai tīklu vadītu ilgtermiņa perspektīvā, tīkla pārvaldnieks izstrādā, uztur un īsteno tīkla stratēģijas plānu, kas ir saskaņots ar pārskata periodu, kas noteikts Regulas (ES) Nr. 691/2010 7. panta 1. punktā. Tajā ietver nākamā pārskata perioda darbības uzlabošanas plānu un mērķus un sniedz nākamo pārskata periodu redzējumu.

2. Tīkla stratēģijas plāns sniedz informāciju, kas norādīta IV pielikumā.

3. Tīkla stratēģijas plāna nolūks ir sasniegt darbības uzlabošanas mērķus tīkla funkcijām, kas noteikti Regulā (ES) Nr. 691/2010.

⁽¹⁾ OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.

4. Tīkla stratēģijas plāns vajadzības gadījumā tiek atjaunināts.

6. pants

Tīkla darbības plāns

1. Lai īstenotu tīkla stratēģijas plānu darbības līmenī, tīkla pārvaldnieks sīki izstrādā tīkla darbības plānu.
2. Tīkla darbības plāns sniedz informāciju, kas norādīta V pielikumā.
3. Tīkla darbības plāns jo īpaši pieņem pasākumus, lai sasniegtu Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus, kas noteikti Regulā (ES) Nr. 691/2010, aptverot trīs līdz piecu gadu, gada, sezonas, nedēļas un dienas periodus.
4. Tīkla darbības plānā ietver militārās prasības, ja to prasa dalībvalstis.
5. Tīkla darbības plānā iekļauj Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānu un radiofrekvenču ekvivalentu un SSR retranslatoru kodus.
6. Tīkla darbības plānā norāda darbības ierobežojumus, sastrēgumus, uzlabošanas pasākumus un sanācijas vai mazināšanas risinājumus.
7. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, funkcionālie gaisa telpas bloki un lidostu ekspluatanti nodrošina, ka to darbības plāni ir saskaņoti ar tīkla darbības plānu. Tīkla pārvaldnieks nodrošina tīkla darbības plāna saskaņotību.
8. Tīkla darbības plānu regulāri atjaunina, ņemot vērā visas attiecīgās tīkla funkciju attīstības vajadzības un prasības.

7. pants

Tīkla pārvaldnieka kompetence

1. Neskarot dalībvalstu pienākumus, tīkla pārvaldnieks, pildot savus uzdevumus, pieņem atsevišķus pasākumus, kas izriet no sadarbības lēmumu pieņemšanas procesa. Ar šiem pasākumiem saistītās puses īsteno tos.
2. Ja dalībvalsts pienākumi neļauj pieņemt šādus atsevišķus pasākumus, tīkla pārvaldnieks šādā gadījumā nodod lietu Komisijai tālākai izskatīšanai.
3. Tīkla pārvaldnieks arī iesaka pasākumus attiecībā uz citiem jautājumiem, ko pieprasa tīkla darbības uzlabošana.
4. Savā atbildības jomā tīkla pārvaldnieks veic pasākumus, kuru mērķis ir nodrošināt, ka tiek izpildīti piemērojamie Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas minēti Regulas (ES) Nr. 691/2010 9. pantā.
5. Tīkla pārvaldnieks vāc, konsolidē un analizē visus attiecīgos datus, kas norādīti I līdz VI pielikumā. Tas saskaņā ar pieprasījumu sniedz šo informāciju Komisijai, Aģentūrai vai Darbības rezultātu pārskatīšanas iestādei, kā norādīts Regulā (ES) Nr. 691/2010.

8. pants

Attiecības ar iesaistītajām ieinteresētajām personām

1. Lai veiktu savus uzraudzības un tīkla vispārējās darbības uzlabošanas uzdevumus, tīkla pārvaldnieks ar iesaistītajām ieinteresētajām personām izstrādā atbilstošu darba kārtību, kā paredzēts 15. pantā.
2. Iesaistītās ieinteresētās personas nodrošina to, ka vietējā vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī īstenotie pasākumi ir saderīgi ar tīkla līmeni, izmantojot uz sadarbību balstītas lēmumu pieņemšanas procesu, pieņemtajiem pasākumiem.
3. Iesaistītās ieinteresētās personas tīkla pārvaldniekam sniedz attiecīgos datus, kas norādīti I līdz VI pielikumā, ievērojot visus termiņus, prasības attiecībā uz pilnīgumu vai precizitāti, kas saskaņotas ar tīkla pārvaldnieku.
4. Iesaistītās ieinteresētās personas, kas apšaubā atsevišķus pasākumus, ko tīkla pārvaldnieks veic saskaņā ar 7. panta 1. punktu, var lūgt pārskatīt šos pasākumus piecu darbdienu laikā no to pieņemšanas. Pārskatīšanas pieprasījums neaptur atsevišķos pasākumus.
5. Tīkla pārvaldnieks apstiprina vai groza attiecīgos pasākumus piecu darbdienu laikā vai tīkla krīzes gadījumā – 48 stundu laikā.

9. pants

Attiecības ar dalībvalstīm

1. Pildot savus uzdevumus, tīkla pārvaldnieks pienācīgi ņem vērā dalībvalstu atbildību.
2. Dalībvalstis informē tīkla pārvaldnieku, ja to suverenitāte un atbildība kādē pieņem atsevišķu pasākumu saskaņā ar 7. panta 1. punktu.
3. Kad dalībvalstis ir iesaistītas darbības jautājumos, kas saistīti ar tīkla funkcijām, tās piedalās sadarbības lēmumu pieņemšanas procesā un valsts līmenī īsteno rezultātus, par kuriem vienojās šajā procesā.

10. pants

Attiecības ar funkcionālajiem gaisa telpas blokiem

1. Dalībvalstis nodrošina ciešu sadarbību un koordināciju starp funkcionālo gaisa telpas bloku un tīkla pārvaldnieku, piemēram, stratēģiskās plānošanas līmenī un taktiskās ikdienas plūsmas un jaudas pārvaldību.
2. Lai veicinātu operatīvo savietojamību starp funkcionālajiem gaisa telpas blokiem, ciešā sadarbībā ar visiem funkcionālajiem gaisa telpas blokiem tīkla pārvaldnieks izstrādā saskaņotus procesus, darbības un saskarnes, ietverot tādu aspektu izmaiņas, kas saistīti ar tīkla pārvaldnieka darbu.

3. Dalībvalstis, kas sadarbojas funkcionālajā gaisa telpas blokā, nodrošina to, ka tiek formulēti ar tīkla funkcijām saistītie konsolidētie viedokļi.

4. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas sadarbojas funkcionālajā gaisa telpas blokā, nodrošina to, ka tiek formulēti ar tīkla funkciju operatīvajiem jautājumiem saistītie konsolidētie viedokļi.

5. Pirms funkcionālo gaisa telpas bloku izveidošanas dalībvalstīm un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem jāsadarbjas tā, lai tiktu formulēti konsolidētie viedokļi par aspektiem, kas saistīti ar tīkla pārvaldnieka darbu.

11. pants

Civīlā un militārā sadarbība

1. Tīkla pārvaldnieks nodrošina, ka tiek veikti atbilstoši pasākumi, lai atļautu un atbalstītu atbilstošu koordināciju ar valstu militārajām iestādēm.

2. Dalībvalstis nodrošina pienācīgu militāro iestāžu iesaistīšanos visos pasākumos, kas saistīti ar tīkla funkcijām.

3. Dalībvalstis nodrošina pienācīgu militārās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju un militāro gaisa telpas izmantotāju pārstāvniecību visos ekspluatācijas darba un konsultāciju pasākumos, ko veic tīkla pārvaldnieks.

4. Eiropas maršrutu tīkla plānošanas funkcija jāizpilda, neskarot atrunas vai ierobežojumus par gaisa telpas ekskluzīvu vai īpašu izmantošanu dalībvalstīs. Tīkla pārvaldnieks veicina un koordinē nosacītu maršrutu pieejamību minētajos apgabalos saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 2150/2005 ⁽¹⁾.

12. pants

Tīkla funkciju vispārīgās prasības

Tīkla pārvaldnieks nodrošina to, ka tiek izpildītas vispārīgās prasības attiecībā uz tīkla funkcijām, kas izklāstītas VI pielikumā. Minētās prasības piemēro no lēmuma par iecelšanu pieņemšanas datuma, un tīkla pārvaldnieks tās izpilda divpadsmit mēnešu laikā pēc šāda datuma.

III NODAĻA

TĪKLA FUNKCIJU PĀRVALDĪBA

13. pants

Uz sadarbību balstīta lēmumu pieņemšana

1. Tīkla funkcijas pārvalda ar lēmumiem, kas pieņemti uz sadarbību balstītā procesā.

2. Uz sadarbību balstīts lēmumu pieņemšanas process ietver:

- a) apspriešanas procesu, kas paredzēts 14. pantā;
- b) sīki izstrādātu darba kārtību un procesus darbībām, kā paredzēts 15. pantā.

3. Lai pieņemtu pasākumus, kas saistīti ar tīkla funkciju pārvaldību, un uzraudzītu to darbību, tīkla pārvaldnieks izveido Tīkla pārvaldības padomi, kā paredzēts 16. pantā.

4. Ja tīkla pārvaldnieks konstatē, ka viņa darbību kavē viena vai vairākas puses, jautājumu nodod Tīkla pārvaldības padomei izlemšanai.

14. pants

Apspriešanās process

1. Jāizstrādā process, kā organizēt atbilstīgu un regulāru apspriešanos ar dalībvalstīm un iesaistītajām ieinteresētajām personām.

2. Apspriešanās jāpievērš uzmanība sīki izstrādātai darba kārtībai, kā attiecīgi paredzēts 15. pantā, tīkla stratēģijas plānā, tīkla darbības plānā, plānu īstenošanas gaitā, Komisijas ziņojumos un darbības jautājumos.

3. Apspriešanās process var atšķirties atkarībā no atsevišķām tīkla funkcijām. Lai nodrošinātu, ka iespējams atrisināt regulējuma jautājumus, vajadzības gadījumā iesaistās dalībvalstis.

4. Ja ieinteresētās personas nav apmierinātas ar apspriešanu, jautājumu vispirms nosūta uz atbilstošu apspriešanos atsevišķas funkcijas līmenī. Ja šā jautājuma atrisināšanu nepanāk atsevišķas funkcijas līmenī, jautājumu nodod Tīkla pārvaldības padomei izlemšanai.

15. pants

Sīki izstrādāta darba kārtība un procesi darbībām

1. Tīkla pārvaldnieks sīki izstrādā darba kārtību un procesus darbībām, lai risinātu plānošanas un darbības aspektus, jo īpaši ņemot vērā atsevišķu tīkla funkciju specifiku un prasības, kā noteikts I līdz VI pielikumā.

2. Tīkla pārvaldnieks nodrošina, ka sīki izstrādātā darba kārtība un procesi darbībām ietver noteikumus paziņošanai attiecīgajām ieinteresētajām personām.

3. Šai sīki izstrādātajai darba kārtībai un procesiem darbībām jāievēro pakalpojumu sniegšanas un reglamentējošo jautājumu nošķiršana un jānodrošina, ka vajadzības gadījumā iesaistās dalībvalstis.

16. pants

Tīkla pārvaldības padome

1. Tīkla pārvaldības padome ir atbildīga par:

- a) tīkla stratēģijas plāna apstiprināšanu pirms pieņemšanas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 3. punktu;
- b) tīkla darbības trīs līdz piecu gadu plānu un gada plānu apstiprināšanu;

⁽¹⁾ OV L 342, 24.12.2005., 20. lpp.

- c) uz sadarbību balstīto lēmumu pieņemšanas procesu, apspriešanās procesu, kā arī tīkla funkciju sīki izstrādātu darba kārtību un procesu darbībai apstiprināšanu pēc Vienotās gaisa telpas komitejas pozitīva atzinuma;
- d) Eiropas aviācijas krīzes koordinācijas vienības reglamenta apstiprināšanu pēc Vienotās gaisa telpas komitejas pozitīva atzinuma, kā paredzēts 18. panta 4. punktā;
- e) plānu īstenošanas gaitas uzraudzību un iespējamo noviržu no sākotnējā plāna risināšanu;
- f) iesaistīto ieinteresēto pušu apspriešanās procesa pārraudzīšanu;
- g) darbību, kas saistītas ar tīkla funkciju pārvaldību, pārraudzīšanu;
- h) tīkla pārvaldnieka darbību, kas saistītas ar tīkla krīzēm, pārraudzīšanu;
- i) 20. pantā minētā ikgadējā ziņojuma apstiprināšanu. Šajā ziņojumā iekļauj, bet neaprobežojas ar tīkla stratēģijas plāna un tīkla darbības plāna īstenošanu;
- j) jautājumu, kas netika atrisināti atsevišķas tīkla funkcijas līmenī, risināšanu;
- k) novērtēšanu, vai tīkla pārvaldnieks ir attiecīgi kompetents, vai tam ir resursi un objektivitāte, lai neatkarīgi veiktu tam uzticētos uzdevumus, tostarp drošības, atbildības un ārkārtas pasākumus;
- l) tīkla pārvaldnieka gada budžeta apstiprināšanu pēc Vienotās gaisa telpas komitejas pozitīva atzinuma;
- m) reglamenta apstiprināšanu pēc Vienotās gaisa telpas komitejas pozitīva atzinuma;
- n) jebkura papildu jautājuma risināšanu, ko tā identificē kā svarīgu.
2. Šādiem Tīkla pārvaldības padomes locekļiem ir balsstiesības:
- a) pa vienam pārstāvim no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem no katra funkcionālā gaisa telpas bloka, kas ir izveidots vai tiek veidots, ar kopējo balsu skaitu – četras balsis no visiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem;
- b) četriem komerciālo un nekomerciālo civilās gaisa telpas lietotāju pārstāvjiem;
- c) diviem lidostu ekspluatatoru pārstāvjiem;
- d) diviem militāro iestāžu pārstāvjiem kā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un gaisa telpas izmantotājiem.
3. Šie arī ir Tīkla pārvaldības padomes locekļi:
- a) priekšsēdētājs, ko ieceļ pēc Komisijas priekšlikuma, pamatojoties uz tehnisko kompetenci un pieredzi, jo īpaši pamatojoties uz Tīkla pārvaldības padomes balsstiesīgo locekļu priekšlikumu un pēc Vienotās gaisa telpas komitejas pozitīva atzinuma;
- b) viens Komisijas pārstāvis;
- c) viens Eirokontroles pārstāvis;
- d) viens tīkla pārvaldnieka pārstāvis.
4. Katram loceklim ir vietnieks.
5. Tīkla pārvaldības padomes balsstiesīgos locekļus ieceļ saskaņā ar viņu pārstāvēto organizāciju priekšlikumu pēc Vienotās gaisa telpas komitejas pozitīva atzinuma.
6. Komisija var iecelt neatkarīgus un atzītus ekspertus par padomdevējiem, kas strādā privātpersonas statusā un pārstāv dažādas disciplīnas, kas aptver tīkla funkciju galvenos aspektus. Valstis, kuras piedalās tīkla pārvaldnieka darbā, šajā sakarā izvirza kandidātus.
7. Locekļiem, kas minēti 3. panta a), b) un c) punktā, ir tiesības noraidīt tos priekšlikumus, kas ietekmē:
- a) dalībvalstu suverenitāti un pienākumus, jo īpaši attiecībā uz sabiedriskās kārtības, valsts drošības un aizsardzības jautājumiem, kā izklāstīts Regulas (EK) Nr. 549/2004 13. pantā;
- b) tīkla pārvaldības padomes darbību saderību ar šīs regulas mērķiem un uzdevumiem;
- c) tīkla pārvaldības padomes objektivitāti un pušu līdztiesības principus.
8. Dokumentus, kas minēti 1. punktā, tīkla pārvaldības padome pieņem ar balsstiesīgo locekļu vienkāršu balsu vairākumu.
9. Ja nevar vienoties par jautājumiem, kas tīklam ir ļoti nozīmīgi, tīkla pārvaldības padome nodod lietu Komisijai turpmākai risināšanai. Komisija informē Vienotās gaisa telpas komiteju.

17. pants

Vienotās gaisa telpas komitejas loma

1. Tīkla pārvaldnieks regulatīvos jautājumus nodod Komisijai; Komisija informē Vienotās gaisa telpas komiteju par minētajiem jautājumiem.
2. Vienotās gaisa telpas komiteja sniedz atzinumu par:
- a) tīkla pārvaldnieka iecelšanu;
- b) tīkla pārvaldības padomes priekšsēdētāja iecelšanu;

- c) tīkla pārvaldības padomes balsstiesīgo locekļu iecelšanu;
- d) tīkla pārvaldības padomes reglamentu;
- e) tīkla stratēģijas plānu, un jo īpaši par šā plāna mērķiem agrīnā stadijā;
- f) tīkla pārvaldnieka gada budžetu;
- g) Eiropas aviācijas krīzes koordinācijas vienības reglamentu;
- h) sadarbības lēmumu pieņemšanas procesiem, apspriešanās procesiem, kā arī sīki izstrādātu tīkla funkciju darbības darba kārtību un procesiem.

3. Vienotās gaisa telpas komiteja var informēt Komisiju, ja tīkla pārvaldības padome nevar vienoties par tīklam ļoti nozīmīgiem jautājumiem.

IV NODAĻA

TĪKLA KRĪZES VADĪBA

18. pants

Eiropas aviācijas krīzes koordinācijas vienības izveidošana

1. Tīkla krīzes vadību atbalsta, izveidojot Eiropas aviācijas krīzes koordinācijas vienību (EACCC).

2. EACCC pastāvīgie locekļi ir – viens tās dalībvalsts pārstāvis, kurai ir prezidentūra Padomē, viens Komisijas pārstāvis, viens Aģentūras pārstāvis, viens Eirokontroles pārstāvis, viens militāro iestāžu pārstāvis, viens aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārstāvis, viens lidostu pārstāvis un viens gaisa telpas izmanto-tāju pārstāvis.

3. EACCC sastāvu katrā atsevišķā gadījumā var papildināt eksperti atkarībā no konkrētās krīzes.

4. EACCC sagatavo savu reglamentu pieņemšanai tīkla pārvaldības padomē.

5. Tīkla pārvaldnieks dara pieejamus resursus, kas vajadzīgi EACCC izveidei un darbībai.

19. pants

Tīkla pārvaldnieka un EACCC atbildība

1. Tīkla pārvaldnieks līdz ar EACCC locekļiem ir atbildīgs par EACCC darbības sākšanu un apturēšanu.

2. Tīkla pārvaldnieks ar EACCC atbalstu ir atbildīgs par:

- a) reakcijas uz tīkla krīzi vadības koordināciju saskaņā ar EACCC reglamentu, iesaistoties ciešā sadarbībā ar dalībvalstu attiecīgajām struktūrām;
- b) ārkārtas rīcības plānu darbības uzsākšanas un koordinācijas atbalstu dalībvalstu līmenī;

c) samazināšanas pasākumu izstrādi tīkla līmenī, lai nodrošinātu savlaicīgu reakciju uz šādām tīkla krīzes situācijām, lai aizsargātu un nodrošinātu nepārtrauktu un drošu tīkla darbību. Šajā nolūkā tīkla pārvaldnieks:

i) uzrauga tīkla situāciju attiecībā uz tīkla krīzēm 24 stundas diennaktī;

ii) nodrošina efektīvu informācijas pārvaldību un saziņu, izplatot precīzus, savlaicīgus un sistemātiskus datus, lai atbalstītu riska pārvaldības principu un procesu piemērošanu lēmumu pieņemšanas procesos;

iii) atbalsta minēto datu organizētu vākšanu un centralizētu glabāšanu;

d) vajadzības gadījumā atgādina Komisijai, Aģentūrai vai dalībvalstīm iespēju nodrošināt papildu atbalstu krīzes seku mazināšanai, tostarp sadarbojoties ar citu transporta veidu ekspluatantiem, kas var atrast un īstenot kombinētus transporta risinājumus;

e) uzrauga tīkla atjaunošanu un ilgtspēju un ziņo par to.

V NODAĻA

UZRAUDZĪBA, ZIŅOŠANA UN PĀRRAUDZĪBA

20. pants

Uzraudzība un ziņošana

1. Tīkla pārvaldnieks izveido pastāvīgas uzraudzības procesu attiecībā uz:

a) tīkla ekspluatācijas darbības rezultativitāti;

b) ieinteresēto pušu un dalībvalstu veiktajiem pasākumiem un sasniegto darbības rezultātu;

c) katras funkcijas, uz ko attiecas šī regula, efektivitāti un lietderību.

2. Pastāvīga uzraudzība atklāj visas iespējamās novirzes no tīkla stratēģijas plāna un tīkla darbības plāniem. Iesaistītās ieinteresētās personas palīdz tīkla pārvaldniekam šajā uzdevumā, veicot atsevišķus uzdevumus, ieskaitot, bet neaprobežojoties ar datu sniegšanu.

3. Tīkla pārvaldnieks ik gadu iesniedz ziņojumu Komisijai un Aģentūrai par pasākumiem, kas veikti, lai izpildītu savus uzdevumus. Ziņojumā aplūko atsevišķas tīkla funkcijas, kā arī visu tīkla situāciju kopumā, un tas ir cieši saistīts ar tīkla stratēģijas plāna un tīkla darbības plāna saturu. Komisija informē Vienotās gaisa telpas komiteju.

21. pants

Tīkla pārvaldnieka pārraudzība

Komisija ar Aģentūras atbalstu jautājumos, kas saistīti ar drošību, nodrošina tīkla pārvaldnieka pārraudzību, jo īpaši attiecībā uz prasībām, kas ietvertas šajā regulā un citos Savienības tiesību aktos. Komisija iesniedz ziņojumu Vienotajai gaisa telpas komitejai reizi gadā vai gadījumā, ja to īpaši pieprasa.

VI NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

22. pants

Attiecības ar trešām valstīm

Trešās valstis kopā ar to iesaistītajām ieinteresētajām personām var piedalīties tīkla pārvaldnieka darbā.

23. pants

Tīkla pārvaldnieka finansējums

Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai finansētu tīkla pārvaldniekam uzticētās tīkla funkcijas, pamatojoties uz aeronavigācijas maksājumiem. Tīkla pārvaldnieks pārredzamā veidā nosaka savas izmaksas.

24. pants

Atbildība

Tīkla pārvaldnieks veic pasākumus, lai segtu atbildību, kas saistīta ar tā uzdevumu izpildi. Izmantotajai metodei jāparedz attiecīgs segums iespējamu zaudējumu un bojājumu gadījumā, ņemot vērā tīkla pārvaldnieka tiesisko statusu un tam pieejamo komerciālās apdrošināšanas līmeni.

25. pants

Pārskatīšana

Komisija ne vēlāk kā līdz 2013. gada 31. decembrim un pēc tam regulāri pārskata tīkla funkciju izpildes efektivitāti, attiecīgi ņemot vērā darbības uzlabošanas sistēmas pārskata periodus, kā paredzēts Regulā (ES) Nr. 691/2010.

26. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 691/2010

Regulu (ES) Nr. 691/2010 groza šādi:

1) regulas 3. panta 3. punktam pievieno šādu m) apakšpunktu:

“m) tīkla pārvaldnieka darbības uzlabošanas plāna novērtējumu, tostarp tā atbilstību Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.”;

2) iekļauj šādu 5.a pantu:

“5.a pants

Tīkla pārvaldnieks

1. Tīkla pārvaldnieks, kas izveidots saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 677/2011 (*) 3. pantu, saistībā ar darbības uzlabošanas sistēmu veic šādus uzdevumus:

a) atbalsta Komisiju, sniedzot atbilstīgu ieguldījumu, lai sagatavotu Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus pirms pārskata periodiem un veiktu uzraudzību pārskata periodā. Jo īpaši tīkla pārvaldnieks vērs Komisijas uzmanību uz būtisku un pastāvīgu operatīvu darbību līmeņa pazemināšanos;

b) saskaņā ar 20. panta 5. punktu Komisijai nodrošina piekļuvi visiem datiem, kas uzskaitīti IV pielikumā;

c) atbalsta dalībvalstis un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus, lai tie sasniegtu savus darbības uzlabošanas mērķus pārskata periodu laikā;

d) izstrādā darbības uzlabošanas plānu, ko pirms katra pārskata perioda pieņem kā tīkla stratēģijas plāna daļu. Šis darbības uzlabošanas plāns ir publisks, un tas:

i) ietver vides uzlabošanas mērķi, kas ir saskaņā ar Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi visā pārskata periodā, kura gada vērtības izmanto, lai veiktu uzraudzību;

ii) ietver citu attiecīgo galveno darbības jomu uzlabošanas mērķus, kas ir saskaņā ar Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem visā pārskata periodā, kura gada vērtības izmanto, lai veiktu uzraudzību;

iii) ietver mērķu sasniegšanai plānoto darbību aprakstu;

iv) vajadzības gadījumā vai ja Komisija pieņem lēmumu, ietver papildus galvenos darbības rādītājus un mērķus.

(*) OV L 185, 15.7.2011., 1. lpp.”;

3) regulas 17. pantā iekļauj šādu 2.a punktu:

“2.a Komisija pārtrauga tīkla pārvaldnieka darbības uzlabošanas plāna īstenošanu. Ja pārskata periodā mērķus nesasniedz, Komisija, lai labotu situāciju, veic atbilstošus pasākumus, kas noteikti darbības uzlabošanas plānā. Šajā nolūkā izmanto darbības uzlabošanas plānā paredzētās gada vērtības.”;

4) III pielikuma 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

“3. Vide

Maršrutu izstrāde: nepiemēro pirmā pārskata perioda laikā. Otrā pārskata perioda laikā maršrutu izstrādes procesa novērtējums, ko izmanto darbības uzlabošanas plānam, un tā atbilstība Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plāna izstrādes procesam, ko veic tīkla pārvaldnieks.

4. Kapacitāte

Kavēšanās līmenis: salīdzinot paredzamo ATFM kavējumu ceļā līmeni, ko izmanto darbības uzlabošanas plānos ar atsauces vērtību, ko sniedz Eirokontroles kapacitātes plānošanas process un tīkla pārvaldnieka tīkla darbības plāns.”

27. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 7. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
José Manuel BARROSO

I PIELIKUMS

EIROPAS MARŠRUTU TĪKLA PLĀNOŠANAS (ERND) FUNKCIJA

A DAĻA

Mērķis

1. Ar ERND funkcijas palīdzību:
 - a) īsteno Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānu drošai un efektīvai gaisa satiksmei, pienācīgi ņemot vērā ietekmi uz vidi;
 - b) Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plāna satvarā veicina tādas gaisa telpas struktūras izveidi, kas ļauj panākt aviācijas drošību, kapacitāti, elastīgumu, reaģēšanas spēju, vides veikumu un efektīvu aeronavigācijas pakalpojumu netraucētu sniegšanu vajadzīgajā līmenī, pienācīgi ņemot vērā drošības un aizsardzības vajadzības;
 - c) nodrošina Eiropas maršrutu tīkla reģionālo savienojamību un savstarpējo izmantojamību ICAO Eiropas reģionā un ar blakusesošiem ICAO reģioniem.
2. Veidojot Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānu, izmanto uz sadarbību balstītas lēmumu pieņemšanas procesu. Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plāns ir tīkla darbības plāna ERND daļa, un tajā sīki izklāstīti noteikumi, ar ko īsteno tīkla stratēģijas plāna ERND daļu.
3. Dalībvalstu kompetencē paliks gaisa telpas struktūru detalizēta izstrāde, apstiprināšana un izveide dalībvalsts atbildībā esošajai gaisa telpai.

B DAĻA

Plānošanas principi

1. Neierobežojot dalībvalstu suverenitāti attiecībā uz to gaisa telpu un dalībvalstu prasības, kas saistītas ar sabiedriskās kārtības, valsts drošības un aizsardzības jautājumiem, tīkla pārvaldnieks, dalībvalstis, trešās valstis, gaisa telpas izmantotāji, funkcionālie gaisa telpas bloki un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji kā daļa no funkcionālajiem gaisa telpas blokiem vai individuāli, izmantojot uz sadarbību balstītas lēmumu pieņemšanas procesu, izstrādā Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānu, piemērojot šajā pielikumā iekļautos gaisa telpas plānošanas principus. Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plāns atbilst darbības uzlabošanas mērķiem, kas tīkla pārvaldniekam izvirzīti darbības uzlabošanas sistēmā.
2. Uz sadarbību balstītas lēmumu pieņemšanas procesu atbalsta attiecīgas pastāvīgas, sīki izstrādātas darbības struktūras, ko ekspertu līmenī izveido tīkla pārvaldnieks, piedaloties visām ieinteresētajām personām. Periodiski tiks rīkota apspriešanās, kas atspoguļo Eiropas maršrutu tīkla plānošanas funkcijas vajadzības.
3. Lai Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā nodrošinātu atbilstīgu savienojamību, tīkla pārvaldnieks un dalībvalstis uz sadarbību balstītas lēmumu pieņemšanas procesā iesaista trešās valstis saskaņā ar 22. pantu. Nodrošina atbilstīgu sadarbību starp tīkla pārvaldnieku un tā ekspertu līmenī sīki izstrādātajām darbības struktūrām, kas atbalsta Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plāna pilnveidi no vienas puses, un attiecīgajām ICAO ekspertu līmenī izveidotajām darbības struktūrām, kuru darbības jomā ietilpst maršrutu tīkla uzlabojumi saskarnē, no otras puses.
4. Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plāns ir mainīgs plāns, kas atspoguļo visus nepieciešamos elementus, lai nodrošinātu, ka Eiropas gaisa telpa tiek plānota kā vienots kopums un atbilst piemērojamiem darbības uzlabošanas mērķiem.
5. Plānā ietver:
 - a) kopīgus vispārējus principus, ko papildina gaisa telpas plānojuma tehniskās specifikācijas;
 - b) militārās prasības attiecībā uz gaisa telpu;
 - c) saskaņotu Eiropas maršrutu tīklu un, ja tas ir lietderīgi, brīvā maršruta gaisa telpas struktūru, kas plānota, lai apmierinātu visas izmantotāju prasības, detalizēti aptverot visus gaisa telpas izmaiņu projektus;

- d) maršrutu tīkla un brīvā maršruta gaisa telpas izmantošanas noteikumus un pieejamību;
 - e) norādes par ieteicamo ATC sektorizāciju, atbalstot ATS gaisa telpas struktūru, par ko jālemj un kas jāplāno un jāsteno dalībvalstīm;
 - f) gaisa telpas pārvaldības vadlīnijas;
 - g) detalizētu izveides grafiku;
 - h) kopīga publicēšanas un īstenošanas cikla grafiku, izmantojot tīkla darbības plānu;
 - i) pārskatu par pašreizējo un paredzamo tīkla stāvokli, ietverot darbības rezultativitāti, kas prognozēta, pamatojoties uz pašreizējiem un saskaņotajiem plāniem.
6. Tīkla pārvaldnieks nodrošina, ka attiecībā uz visām darbībām ir izstrādāta atbilstīga kārtība, kas uz sadarbību balstītas lēmumu pieņemšanas procesā ļauj koordinēt civilās un militārās vajadzības.
7. Tīkla pārvaldnieks, dalībvalstis, funkcionālie gaisa telpas bloki un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji kā daļa no funkcionālajiem gaisa telpas blokiem vai individuāli nodrošina, ka Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā konsekventi tiek integrēti gaisa telpas plānojuma projekti, par kuriem panākta vienošanās uz sadarbību balstītas lēmumu pieņemšanas procesā.
8. Dalībvalstis un funkcionālie gaisa telpas bloki nodrošina, ka valstu un funkcionālo gaisa telpas bloku gaisa telpas plānojuma projekti pirms īstenošanas ir saderīgi un saskanīgi ar Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānu un ir saskaņoti ar valstīm, ko tie ietekmē, un ar tīkla pārvaldnieku.
9. Dati par projektu izmaiņām, kuru saderība jāpārbauda un par kurām jāpaziņo tīkla pārvaldniekam, ietver vismaz turpmāk norādītos elementus:
- a) maršrutu izvietojuma izmaiņas;
 - b) maršrutu virziena izmaiņas;
 - c) maršrutu mērķa izmaiņas;
 - d) brīvā maršruta gaisa telpas apraksts, tostarp ar to saistītie izmantošanas noteikumi;
 - e) maršrutu izmantošanas noteikumi un pieejamība;
 - f) sektora vertikālās vai horizontālās robežas izmaiņas;
 - g) kontrolpunktu pievienošana vai svīturošana;
 - h) pārrobežu gaisa telpas izmantojuma izmaiņas;
 - i) kontrolpunktu koordinātu izmaiņas;
 - j) izmaiņas, kas ietekmē datu pārsūtīšanu;
 - k) izmaiņas, kas ietekmē datus, kas publicēti aeronautikas informācijas publikācijās;
 - l) izmaiņas, kas ietekmē vienošanās vēstules attiecībā uz gaisa telpas plānojumu un izmantošanu.
10. Tīkla pārvaldnieks un dalībvalstis, šā pielikuma kontekstā un izmantojot uz sadarbību balstītas lēmumu pieņemšanas procesu, izstrādā kopīgus priekšlikumus par attiecīgo ICAO dokumentu grozījumiem. It sevišķi ICAO dokumentu grozījumiem saistībā ar ATS maršrutiem pāri atklātai jūrai dalībvalstis piemēro attiecīgās ICAO koordinēšanas procedūras.
11. Tīkla pārvaldnieks, dalībvalstis, gaisa telpas izmantotāji, lidostu ekspluatanti, funkcionālie gaisa telpas bloki un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji kā daļa no funkcionālajiem gaisa telpas blokiem vai individuāli, izmantojot uz sadarbību balstītas lēmumu pieņemšanas procesu, pastāvīgi pārskata Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānu, lai ņemtu vērā jaunu gaisa telpas pieprasījumu vai pieprasījuma izmaiņas. Tiks nodrošināta pastāvīga koordinācija ar militārajām iestādēm.

C DAĻA

Gaisa telpas plānošanas principi

1. Izstrādājot Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānu, tīkla pārvaldnieks, dalībvalstis, trešās valstis, funkcionālie gaisa telpas bloki un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji kā daļa no funkcionālajiem gaisa telpas blokiem vai individuāli uz sadarbību balstītas lēmumu pieņemšanas procesā ievēro šādus gaisa telpas plānošanas principus:
 - a) gaisa telpas struktūru izveide un konfigurācija balstās uz darbības prasībām neatkarīgi no valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka robežām vai lidojumu informācijas rajona (*FIR*) robežām, un tā ne vienmēr ir atkarīga no sadalījuma līmeņa starp augstāko un zemāko gaisa telpu;
 - b) gaisa telpas struktūru plānošana ir pārredzams process, kura gaitā tiek atklāti pieņemtie lēmumi un to pamatojums, ņemot vērā visu izmantotāju prasības un vienlaikus līdzsvarojot aviācijas drošības, kapacitātes un vides aspektus, kā arī pienācīgi ievērojot militārās un valsts drošības vajadzības;
 - c) lai apmierinātu galveno satiksmes plūsmu un lidostu vajadzības, Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā ņem vērā pašreizējo un prognozēto satiksmes pieprasījumu tīkla un vietējā mērogā un darbības uzlabošanas mērķus;
 - d) nodrošina vertikālo un horizontālo savienojamību, ietverot termināļu gaisa telpu un gaisa telpas struktūru saskarnē;
 - e) paredz iespējamību lidojumiem notikt izmantotajā pieprasītos maršrutos un lidojuma profilos vai pēc iespējas tuvu tiem;
 - f) pieņem novērtēšanai un iespējamai īstenošanai visus priekšlikumus par gaisa telpas struktūrām, kas saņemti no ieinteresētajām personām, kurām attiecīgajā rajonā ir darbības prasības, ietverot brīvā maršruta gaisa telpu, vairāku maršrutu izvēles iespējas un nosacītos maršrutus;
 - g) gaisa telpas struktūru plānojumā, ietverot brīvā maršruta gaisa telpu un *ATC* sektorus, ņem vērā pastāvošās vai ierosinātās gaisa telpas struktūras, kas paredzētas darbībām, kurām nepieciešama gaisa telpas rezervēšana vai ierobežošana. Tālāk izveido tikai tādas struktūras, kuras ir saskaņā ar *FUA* piemērošanu. Nodrošina šādu struktūru pēc iespējas lielāku saskaņotību un konsekveni visā Eiropas tīklā;
 - h) *ATC* sektoru plānojuma izstrādi sāk ar pieprasīto maršrutu vai satiksmes plūsmu izvietojuma plānošanu iteratīvā procesā, kas nodrošinās maršrutu vai plūsmu savietojamību ar sektoriem;
 - i) *ATC* sektorus plāno, lai būtu iespējams veidot sektoru konfigurācijas, kas atbilst satiksmes plūsmu vajadzībām un ir pielāgojamas un samērojamas ar mainīgo satiksmes pieprasījumu;
 - j) vienošanās par pakalpojumu sniegšanu slēdz gadījumos, kad darbības iemeslu dēļ *ATC* sektori jāplāno, pārsniedzot valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka robežas vai *FIR* robežas.
2. Tīkla pārvaldnieks, dalībvalstis, funkcionālie gaisa telpas bloki un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji kā daļa no funkcionālajiem gaisa telpas blokiem vai individuāli, izmantojot uz sadarbību balstītas lēmumu pieņemšanas procesu, nodrošina, ka gaisa telpas izmantošana un kapacitātes pārvaldība norisinās saskaņā ar šādiem principiem:
 - a) gaisa telpas struktūras plāno, lai veicinātu elastīgu un savlaicīgu gaisa telpas izmantošanu un pārvaldību attiecībā uz maršrutu izvēles iespējām, satiksmes plūsmām, sektoru konfigurācijas shēmām un citu gaisa telpas struktūru konfigurāciju;
 - b) gaisa telpas struktūrās jābūt iespējai veidot papildu maršrutu izvēles iespējas, vienlaikus nodrošinot to savietojamību (kapacitātes apsvērumi un sektoru plānojuma ierobežojumi).

D DAĻA

Rezultatīvāties pastāvīga uzraudzība tīkla mērogā

1. Lai nodrošinātu pastāvīgus rezultatīvāties uzlabojumus, tīkla pārvaldnieks ciešā sadarbībā ar valstīm, funkcionālajiem gaisa telpas blokiem un iesaistītajām ieinteresētajām personām regulāri pārskata ieviesto gaisa telpas struktūru efektīvāties.

2. Šajā pārskatīšanā ietver vismaz:

- a) satiksmes pieprasījuma attīstību;
 - b) kapacitātes un lidojuma efektivitātes rādītājus un ierobežojumus valsts, funkcionālā gaisa telpas bloka vai tīkla mērogā;
 - c) gaisa telpas izmantošanas aspektu novērtējumu no civilās un militārās aviācijas skatpunkta;
 - d) izmantotās sektorizācijas un sektoru konfigurācijas novērtējumu;
 - e) gaisa telpas struktūru integritātes un nepārtrauktības novērtējumu;
 - f) Komisijas informēšanu gadījumos, ja vajadzīgie uzlabojumi pārsniedz tīkla pārvaldnieka kompetences jomu.
-

II PIELIKUMS

RADIOFREKVENČU FUNKCIJA

A DAĻA

Funkcijas izpildes prasības

1. Dalībvalstis norīko kompetentu personu, iestādi vai organizāciju par valsts frekvenču pārvaldnieku, kas atbild par to, lai frekvences tiktu piešķirtas, mainītas un atbrīvotas saskaņā ar šo regulu. Dalībvalstis vēlākais četros mēnešos pēc šīs regulas pieņemšanas paziņo Komisijai un tīkla pārvaldniekam par minēto personu frekvenču pārvaldnieka vārdu un uzvārdu vai nosaukumu, kā arī adresi.
2. Tīkla pārvaldnieks izstrādā un koordinē ar tīklu saistītus stratēģiskus aspektus, kas attiecas uz frekvenču spektru un kas attiecīgi jādokumentē tīkla stratēģijas plānā un tīkla darbības plānā. Tīkla pārvaldnieks sniedz atbalstu Komisijai un dalībvalstīm, kad tiek gatavotas kopīgas nostājas aviācijas jautājumos, saskaņojot dalībvalstu viedokli, ko tās pauž starptautiskos forumos, jo īpaši Eiropas Pasta un telesakaru administrāciju konferencē (CEPT) un Starptautiskajā Telesakaru savienībā (ITU).
3. Tīkla pārvaldnieks pēc valsts frekvenču pārvaldnieka vai pārvaldnieku lūguma kopā ar Komisiju un CEPT risina jebkādas problēmas sadarbībā ar citiem nozares sektoriem.
4. Valstu frekvenču pārvaldnieki ziņo tīkla pārvaldniekam par radiotraucējumu gadījumiem, kas ietekmē Eiropas aviācijas tīklu. Tīkla pārvaldnieks reģistrē šādus gadījumus un sniedz atbalstu to izvērtēšanā. Tīkla pārvaldnieks pēc valsts frekvenču pārvaldnieka vai pārvaldnieku lūguma koordinē vai sniedz palīdzību, kas vajadzīga šādu gadījumu novēršanai vai to ietekmes mazināšanai, tostarp rīkojas kopā ar Komisiju un CEPT.
5. Tīkla pārvaldnieks izstrādā un uztur centrālu reģistru, kas projektēts, lai tajā glabātu visus datus par radiofrekvenču piešķirumu, kas norādīti 14. punktā.
6. Dalībvalstis izmanto centrālo reģistru, lai pildītu to frekvenču piešķiruma reģistrācijas administratīvo pienākumu pret ICAO.
7. Tīkla pārvaldnieks un valstu frekvenču pārvaldnieki turpina izstrādāt un pilnveidot frekvenču pārvaldības procedūras, plānošanas kritērijus, datu kopas un procesus, ar ko optimizē veidu, kā vispārējā gaisa satiksmē izmanto un aizņem radiofrekvenču spektru. Tīkla pārvaldnieks pēc dalībvalsts vai dalībvalstu lūguma šos jautājumus savukārt virza tālāk reģionālā mērogā.
8. Ja vajadzīgs frekvenču piešķirums, pretendents iesniedz pieprasījumu attiecīgajam valsts frekvenču pārvaldniekam, ietverot tajā visus attiecīgos datus un pamatojumu.
9. Valstu frekvenču pārvaldnieki un tīkla pārvaldnieks novērtē frekvenču pieprasījumus un nosaka to prioritāti, pamatojoties uz darbības prasībām un kritērijiem, par kuriem panākta vienošanās. Turklāt tīkla pārvaldnieks līdz ar valstu frekvenču pārvaldniekiem nosaka to ietekmi uz tīklu. Tīkla pārvaldnieks, apspriežoties ar valstu frekvenču pārvaldniekiem, izstrādā šādus kritērijus 12 mēnešu laikā pēc šīs regulas pieņemšanas un pēc tam šos kritērijus uztur un vajadzības gadījumā atjaunina.
10. Ja ir ietekme uz tīklu, tīkla pārvaldnieks nosaka pieprasījuma apmierināšanai piemēroto frekvenci vai frekvences, ņemot vērā šādas prasības:
 - a) vajadzība sniegt drošus sakaru, navigācijas un uzraudzības infrastruktūras pakalpojumus;
 - b) vajadzība optimizēt ierobežoto radiofrekvenču spektra resursu izmantošanu;
 - c) vajadzība nodrošināt rentablu, taisnīgu un pārredzamu piekļuvi radiofrekvenču spektram;
 - d) pretendenta vai pretendentu un iesaistīto ieinteresēto personu darbības prasības;
 - e) radiofrekvenču spektra turpmākā pieprasījuma prognoze;
 - f) noteikumi, kas ietverti ICAO Eiropas frekvenču pārvaldības rokasgrāmatā.

11. Ja nav ietekmes uz tīklu, valstu frekvenču pārvaldnieki nosaka pieprasījuma apmierināšanai piemēroto frekvenci vai frekvences, ņemot vērā 10. punktā minētās prasības.
12. Ja frekvenču pieprasījumu nav iespējams apmierināt, valstu frekvenču pārvaldnieki var lūgt tīkla pārvaldnieku veikt īpašu frekvenču meklēšanu. Lai rastu valstu frekvenču pārvaldniekiem pieņemamu risinājumu, tīkla pārvaldnieks ar valstu frekvenču pārvaldnieku atbalstu var konkrēti izvērtēt frekvenču izmantojuma situāciju attiecīgajā ģeogrāfiskajā apgabalā.
13. Valsts frekvenču pārvaldnieks piešķir piemēroto frekvenci vai frekvences, kas noteiktas 10., 11. vai 12. punktā.
14. Valsts frekvenču pārvaldnieks katru piešķirumu reģistrē centrālajā reģistrā, norādot šādu informāciju:
 - a) dati, kas noteikti ICAO Eiropas frekvenču pārvaldības rokasgrāmatā, ietverot attiecīgos saistītos tehniskos un darbības datus;
 - b) pilnveidotās prasības attiecībā uz datiem, kuras izriet no 7. punkta;
 - c) apraksts par to, kā frekvenču piešķirumu izmanto ekspluatācijā;
 - d) iesaistītās ieinteresētās personas, kas izmanto piešķirumu, kontaktinformācija.
15. Piešķirot frekvences pretendentiem, valsts frekvenču pārvaldnieks ietver izmantošanas nosacījumus. Šajos nosacījumos norāda vismaz to, ka:
 - a) frekvenču piešķirums ir derīgs, kamēr to izmanto pretendenta raksturotajām darbības prasībām;
 - b) uz frekvenču piešķirumu var attiekties frekvenču maiņas pieprasījums un šāda maiņa būs jāsteno noteiktā termiņā;
 - c) frekvenču piešķirums var būt jāgroza, ja mainās pretendenta raksturotais izmantojums ekspluatācijā.
16. Valstu frekvenču pārvaldnieki nodrošina, ka visas vajadzīgās frekvenču maiņas, grozījumus vai atbrīvošanu veic saskaņotā termiņā un ka attiecīgi tiek atjaunināts centrālais reģistrs. Ja šīs darbības nav iespējams veikt, valstu frekvenču pārvaldnieki sniedz tīkla pārvaldniekam attiecīgu pamatojumu.
17. Valstu frekvenču pārvaldnieki nodrošina, ka vēlākais līdz 2011. gada 31. decembrim 14. punktā minētā ekspluatācijas, tehniskā un administratīvā informācija par visiem frekvenču piešķirumiem, ko izmanto Eiropas aviācijas tīklā, ir darīta pieejama centrālajā reģistrā.
18. Tīkla pārvaldnieks un valstu frekvenču pārvaldnieki, pielietojot pārredzamas procedūras, uzrauga un izvērtē aviācijā izmantotās frekvenču joslas un frekvenču piešķirumus, lai nodrošinātu to pareizu un lietderīgu izmantošanu. Tīkla pārvaldnieks, apspriežoties ar valstu frekvenču pārvaldniekiem, izveido šādas procedūras ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc šīs regulas pieņemšanas un pēc tam tās uztur un vajadzības gadījumā atjaunina. It sevišķi tīkla pārvaldnieks konstatē jebkādas atšķirības starp frekvenču piešķiruma datiem centrālajā reģistrā, darbības mērķi un faktisko izmantojumu. Tīkla pārvaldnieks paziņo valsts frekvenču pārvaldniekam par šādām atšķirībām, lai tās tiktu novērstas saskaņotā termiņā.
19. Tīkla pārvaldnieks nodrošina, ka ir pieejami kopīgi rīki centrālās un valsts mēroga plānošanas, koordinācijas, reģistrācijas, revīzijas un optimizācijas atbalstam. It sevišķi izstrādā rīkus centrālā reģistra datu analīzei nolūkā uzraudzīt funkcijas efektivitāti un plānot un īstenot frekvenču optimizācijas procesu saskaņā ar 7. punktu.

B DAĻA

Funkcijas organizācijas prasības

1. Lēmumu pieņemšana, kas balstīta uz sadarbību starp valstu frekvenču pārvaldniekiem un tīkla pārvaldnieku, notiek atbilstīgi noteikumiem, ko apstiprina tīkla pārvaldības padome saskaņā ar šīs regulas 16. pantu, pēc pozitīva Vienotās gaisa telpas komitejas atzinuma saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 2. punktu.

2. Ja neizdodas panākt vienošanos par šā pielikuma B daļas 1. punktā minētajiem noteikumiem, tīkla pārvaldnieks vai attiecīgās dalībvalstis iesniedz jautājumu Komisijai izskatīšanai. Komisija rīkojas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 2. punktā minēto procedūru.
 3. Noteikumos norāda vismaz:
 - a) kritērijus, lai novērtētu darbības prasības un noteiktu to prioritāti;
 - b) minimālos termiņus jaunu vai grozītu radiofrekvenču piešķirumu koordinēšanai;
 - c) mehānismus, ar ko nodrošina, ka tīkla pārvaldnieks un valstu frekvenču pārvaldnieki izpilda attiecīgos Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus;
 - d) to, ka pilnveidotās frekvenču pārvaldības procedūras, kritēriji un procesi negatīvi neietekmē procedūras, kritērijus un procesus, ko piemēro citas valstis ICAO reģionālo procedūru kontekstā;
 - e) prasības nodrošināt to, ka dalībvalstis ar visām attiecīgajām ieinteresētajām personām valsts un Eiropas mērogā atbilstīgi apspriežas par jauniem vai grozītiem pārvaldības noteikumiem.
 4. Sākotnējie radiofrekvenču koordinēšanas noteikumi ir pilnībā saderīgi ar spēkā esošajiem noteikumiem. Šo noteikumu attīstību nosaka sadarbībā ar valstu frekvenču pārvaldniekiem un samazina pārklāšanos, ciktāl tas ir lietderīgi.
 5. Radiofrekvenču stratēģiskā un taktiskā izmantojuma koordinēšanu ar blakusesošajām valstīm, kuras nepiedalās tīkla pārvaldnieka darbā, veic ar ICAO reģionālo darbības noteikumu palīdzību. Tas tiks darīts, lai kaimiņu valstīm būtu pieejami tīkla pārvaldnieka pakalpojumi.
 6. Tīkla pārvaldnieks un valstu frekvenču pārvaldnieki vienojas par vispārējām funkcijas prioritātēm nolūkā uzlabot Eiropas aviācijas tīkla plānošanu un darbību. Šīs prioritātes dokumentē kā tīkla stratēģijas plāna un tīkla darbības plāna frekvenču daļu, par ko jāapspiežas ar ieinteresētajām aprindām. It sevišķi prioritātes noteikšana var attiekties uz konkrētām joslām, apgabaliem un pakalpojumiem.
 7. Dalībvalstis nodrošina, ka aviācijas frekvenču joslu izmantošana militārām vajadzībām ir pienācīgi saskaņota ar valstu frekvenču pārvaldniekiem un tīkla pārvaldnieku.
-

III PIELIKUMS

RETRANSLATORA KODA FUNKCIJA

A DAĻA

Retranslatora koda funkcijas prasības

1. Šīs funkcijas mērķi ir:
 - a) uzlabot kodu sadalījuma procesa stabilitāti, visām iesaistītajām personām iedalot precīzu lomu un pienākumus un kodu sadalījuma noteikšanas procesa centrā izvirzot vispārējos tīkla darbības rādītājus;
 - b) uzlabot kodu sadalījuma un faktiskā kodu izmantojuma pārredzamību, dodot iespēju labāk novērtēt vispārējo tīkla efektivitāti;
 - c) iestrādājot regulējumā, nodrošināt regulatīvo bāzi izpildes un pārraudzības uzlabošanai.
2. SSR retranslatoru kodus ar tīkla pārvaldnieka starpniecību sadala dalībvalstīm un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem tādā veidā, kas optimizē to drošu un efektīvu sadalījumu, ņemot vērā sekojošo:
 - a) visu iesaistīto ieinteresēto personu darbības prasības;
 - b) gaisa satiksmes faktisko un prognozēto apjomu;
 - c) SSR retranslatoru kodu pieprasīto izmantošanu saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem, kas izklāstīti ICAO Reģionālajā aeronavigācijas plānā Eiropas reģionam, objektu un pakalpojumu īstenošanas dokumentā un praktiskajos norādījumos.
3. Tīkla pārvaldnieks jebkurā laikā dara pieejamu dalībvalstīm, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un trešām valstīm SSR retranslatoru kodu sadalījuma sarakstu, kurā izklāstīts pilnīgs un aktuāls SSR kodu sadalījums gaisa telpā, kas noteikta 1. panta 3. punktā.
4. Tīkla pārvaldnieks, ņemot vērā visus pieprasītos SSR retranslatoru kodu izmantojumus civilām un militārām vajadzībām, īsteno oficiālu procesu, ar ko izstrādā, novērtē un koordinē SSR retranslatoru kodu sadalījuma prasības.
5. Oficiālais process, kas noteikts 4. punktā, aptver vismaz attiecīgas saskaņotās procedūras, termiņus un darbības uzlabošanas mērķus šādu darbību veikšanai:
 - a) SSR retranslatoru kodu sadalījuma pieteikumu iesniegšana;
 - b) SSR retranslatoru kodu sadalījuma pieteikumu novērtēšana;
 - c) SSR retranslatoru kodu sadalījuma ierosināto grozījumu koordinēšana ar dalībvalstīm un trešām valstīm saskaņā ar B daļā noteiktajām prasībām;
 - d) SSR kodu sadalījuma un vajadzību regulāra revīzija stāvokļa optimizācijas labad, tostarp esošā kodu sadalījuma pārdalīšana;
 - e) 3. punktā noteiktā vispārējā SSR retranslatoru kodu sadalījuma saraksta regulāri grozījumi, apstiprināšana un izplatīšana;
 - f) SSR retranslatoru kodu piešķirumu neparedzētu pretrunu paziņošana, vērtēšana un novēršana;
 - g) kodu saglabāšanas pārbaudēs konstatēto nepareizo SSR retranslatoru kodu piešķirumu paziņošana, vērtēšana un novēršana;
 - h) SSR retranslatoru kodu sadalījuma neparedzēta deficīta paziņošana, vērtēšana un novēršana;
 - i) datu un informācijas sniegšana saskaņā ar C daļā noteiktajām prasībām.

6. Tīkla pārvaldnieks pārbauda 4. punktā noteiktajā procesā saņemto SSR retranslatoru kodu sadalījuma pieteikumu atbilstību procesa prasībām par formātu un datu normām, pilnīgumu, precizitāti, savlaicīgumu un pamatojumu.
7. Dalībvalstis nodrošina, ka SSR retranslatoru kodi tiek piešķirti gaisa kuģiem saskaņā ar 3. punktā iekļauto SSR retranslatoru kodu sadalījuma sarakstu.
8. Tīkla pārvaldnieks dalībvalstu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju vārdā var ekspluatēt centralizētu SSR retranslatoru kodu piešķiruma un pārvaldības sistēmu, ar ko SSR retranslatoru kodus automātiski piešķir vispārējās gaisa satiksmes vajadzībām.
9. Tīkla pārvaldnieks ievieš procedūras un rīkus, ar ko periodiski izskata un novērtē to, kā dalībvalstis un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji faktiski izmanto SSR retranslatoru kodus.
10. Tīkla pārvaldnieks, dalībvalstis un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji vienojas par plāniem un procedūrām, ar ko atbalsta SSR retranslatoru kodu prasību periodisku analīzi un to turpmākās attīstības noteikšanu. Šīs analīzes gaitā apzina iespējamo ietekmi uz darbības rādītājiem, ko rada prognozējams SSR retranslatoru kodu sadalījuma deficīts.
11. Lai tīkla funkciju varētu īstenot saskaņā ar šīs regulas prasībām, izstrādā un aktualizē ekspluatācijas rokasgrāmatas, kurās ietver vajadzīgos norādījumus un informāciju. Šīs ekspluatācijas rokasgrāmatas izplata un aktualizē saskaņā ar attiecīgiem kvalitātes un dokumentu pārvaldības procesiem.

B DAĻA

Īpašā apspriešanās mehānisma prasības

1. Tīkla pārvaldnieks izveido īpašu mehānismu SSR retranslatoru kodu sadalīšanas sīki izstrādātas kārtības koordinēšanai un apspriešanai, ar ko:
 - a) nodrošina, ka SSR retranslatoru kodu izmantošanas ietekme trešās valstīs tiek ņemta vērā, piedaloties SSR retranslatoru kodu pārvaldības darba pasākumos, kas attiecīgi noteikti ICAO Reģionālajā aeronavigācijas plānā Eiropas reģionam, objektu un pakalpojumu īstenošanas dokumentā;
 - b) nodrošina, ka A daļas 3. punktā noteiktais SSR retranslatoru kodu sadalījuma saraksts ir saderīgs ar kodu pārvaldības plānu, kas attiecīgi noteikts ICAO Reģionālajā aeronavigācijas plānā Eiropas reģionam, objektu un pakalpojumu īstenošanas dokumentā;
 - c) nosaka prasības, kuru mērķis ir nodrošināt, lai jauni vai grozīti SSR retranslatoru kodu pārvaldības pasākumi tiktu pienācīgi apspriesti ar attiecīgajām dalībvalstīm;
 - d) nosaka prasības, kuru mērķis ir nodrošināt, lai dalībvalstis jaunus vai grozītus SSR retranslatoru kodu pārvaldības pasākumus pienācīgi apspriestu valsts mērogā ar visām attiecīgajām ieinteresētajām personām;
 - e) nodrošina, ka SSR retranslatoru kodu stratēģiskā un taktiskā izmantojuma koordinēšana ar trešām valstīm notiek, piedaloties SSR retranslatoru kodu pārvaldības darba pasākumos, kas attiecīgi noteikti ICAO Reģionālajā aeronavigācijas plānā Eiropas reģionam, objektu un pakalpojumu īstenošanas dokumentā;
 - f) nosaka minimālos termiņus ierosinātā jaunā vai grozītā SSR retranslatoru kodu sadalījuma koordinēšanai un apspriešanai;
 - g) nodrošina, lai SSR retranslatoru kodu sadalījuma saraksta izmaiņām būtu vajadzīgs to dalībvalstu apstiprinājums, uz kurām attiecas izmaiņas;
 - h) nosaka prasības, kuru mērķis ir nodrošināt, lai SSR retranslatoru kodu sadalījuma saraksta izmaiņas tūlīt pēc to apstiprināšanas tiktu paziņotas visām ieinteresētajām personām, neskarot valstu procedūras informācijas paziņošanai par SSR retranslatoru kodu izmantojumu militāro iestāžu vajadzībām.
2. Tīkla pārvaldnieks, koordinējot ar valsts militārajām iestādēm, gādā par to, lai tiktu veikti vajadzīgie pasākumi, ar ko nodrošina, ka SSR retranslatoru kodu sadalījums un izmantojums militārām vajadzībām nekaitē vispārējās gaisa satiksmes drošībai un efektīvai plūsmai.

C DAĻA

Datu sniegšanas prasības

1. SSR retranslatoru kodu jauna vai grozīta sadalījuma pieteikumi atbilst A daļas 4. punktā noteiktā procesa prasībām par formāta un datu normām, pilnīgumu, precizitāti, savlaicīgumu un pamatojumu.
 2. Lai atbalstītu SSR retranslatoru kodu tīkla funkcijas nodrošināšanu, dalībvalstis pēc vajadzības un tīkla pārvaldnieka noteiktā saskaņotā termiņā sniedz tīkla pārvaldniekam šādus datus un informāciju:
 - a) atjauninātu reģistru par visu SSR retranslatoru kodu sadalījumu un izmantojumu to pārziņā esošajā apgabalā, ievērojot jebkādu drošības ierobežojumus attiecībā uz pilnīgu informācijas izpaušanu par īpašu kodu sadalījumu militārām vajadzībām, ko neizmanto vispārējā gaisa satiksmē;
 - b) pamatojumu, kas apliecina, ka pašreizējais un pieprasītais SSR retranslatoru kodu sadalījums ir obligāti nepieciešams darbības prasību apmierināšanai;
 - c) detalizētu informāciju par visiem iedalītajiem SSR retranslatoru kodiem, kas vairs nav nepieciešami darbības nodrošināšanai un ko var atbrīvot atkārtotai sadalīšanai tīklā;
 - d) ziņojumus par jebkādu faktisku SSR retranslatoru kodu sadalījuma neparedzētu deficītu;
 - e) detalizētu informāciju par visām sistēmu vai komponentu uzstādīšanas plāna vai darbības statusa izmaiņām, kas var ietekmēt SSR retranslatoru kodu piešķiršanu lidojumiem.
 3. Lai atbalstītu SSR retranslatoru kodu tīkla funkcijas nodrošināšanu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji pēc pieprasījuma un tīkla pārvaldnieka noteiktā saskaņotā termiņā sniedz tīkla pārvaldniekam šādus datus un informāciju:
 - a) uzlabotas taktiskās plūsmas pārvaldības sistēmas korelētos ziņojumus par atrašanās vietu, kuri ietver SSR retranslatoru kodu piešķirumus vispārējās gaisa satiksmes vajadzībām, ja lidojumus veic saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem;
 - b) ziņojumus par visiem faktiskajiem neparedzētajiem konfliktiem vai apdraudējumiem, ko izraisījis faktiski operacionāls SSR retranslatoru kodu piešķirums, ietverot informāciju par to, kā konflikti novērsti.
 4. Dalībvalstu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju atbildēs saistībā ar SSR retranslatoru kodu sadalījuma ierosināto grozījumu koordinēšanu un SSR retranslatoru kodu sadalījuma saraksta atjaunināšanu vismaz:
 - a) norāda, vai ir vai nav paredzams konflikts vai apdraudējums saistībā ar SSR retranslatoru kodu sadalījumu;
 - b) apliecina, vai tiks vai netiks negatīvi ietekmētas darbības prasības vai efektivitāte;
 - c) apliecina, ka SSR retranslatoru kodu sadalījuma grozījumus var īstenot vajadzīgajos termiņos.
-

IV PIELIKUMS

TĪKLA STRATĒGIJAS PLĀNA VEIDNE

Tīkla stratēģijas plāna pamatā ir šāda struktūra:

1. IEVADS
 - 1.1. Tīkla stratēģijas plāna darbības joma (ģeogrāfiskais apgabals un laika periods)
 - 1.2. Plāna sagatavošana un apstiprināšanas process
2. VISPĀRĒJAIS KONTEKSTS UN PRASĪBAS
 - 2.1. Pašreizējā un plānotā tīkla stāvokļa apraksts, aptverot ERND, ATFM, lidostas un nepietiekamos resursus
 - 2.2. Problēmas un iespējas, kas saistītas ar plāna laikposmu (tostarp satiksmes pieprasījuma prognoze un attīstība pasaules mērogā)
 - 2.3. Darbības mērķi un uzņēmējdarbības prasības, ko paudušas dažādas ieinteresētās personas, un Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi
3. STRATĒGISKAIS REDZĒJUMS
 - 3.1. Darbības uzlabošanas mērķu un uzņēmējdarbības prasību sekmīgai īstenošanai izstrādātās tīkla pilnveides un attīstības stratēģijas apraksts
 - 3.2. Atbilstība darbības uzlabošanas sistēmai
 - 3.3. Atbilstība Eiropas ATM ģenerālplānam
4. STRATĒGISKIE MĒRĶI
 - 4.1. Tīkla stratēģisko mērķu apraksts:
 - ietverot iesaistīto ieinteresēto personu sadarbības aspektus lomu un pienākumu izteiksmē,
 - norādot, kā stratēģiskie mērķi saskanēs ar prasībām,
 - nosakot, kā tiks mērīti panākumi šo mērķu sasniegšanā,
 - norādot, kā stratēģiskie mērķi ietekmēs nozari un citas attiecīgās jomas
5. DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNOŠANA

Darbības uzlabošanas plāna pamatā ir šāda struktūra:

 1. Ievads
 - 1.1. Stāvokļa apraksts (plāna darbības joma, aptvertās funkcijas u. c.)
 - 1.2. Makroekonomiskā scenārija apraksts par pārskata periodu, tostarp vispārējie pieņēmumi (satiksmes prognozes u. c.)
 - 1.3. Apraksts par rezultātiem, ko devusi apspriešanās ar ieinteresētajām personām, sagatavojot darbības uzlabošanas plānu (dalībnieku izvirzītie galvenie jautājumi un, ja iespējams, panāktie kompromisi)
 2. Darbības uzlabošanas mērķi tīkla pārvaldnieka līmenī
 - 2.1. Darbības uzlabošanas mērķi katrā attiecīgajā galvenajā darbības jomā, kas izvirzīti, atsaucoties uz katru galveno darbības rādītāju, visam pārskata periodam, uzraudzības un veicināšanas nolūkā izmantojot gada vērtības
 - 2.2. Apraksts un skaidrojums par tīkla pārvaldnieka darbības uzlabošanas mērķu devumu un ietekmi uz Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem

3. Katras funkcijas devums
 - 3.1. Individuālie darbības uzlabošanas mērķi katrai funkcijai (*ATFM, ERND, SSR* retranslatoru kodi, frekvences)
 4. Militārā dimensija
 - 4.1. Plāna civilmilitārās dimensijas apraksts, kurā izklāstīta gaisa telpas elastīgas izmantošanas piemērošana, lai palielinātu kapacitāti, pienācīgi ņemot vērā militāro darbību efektivitāti, un, ja to uzskata par lietderīgu, attiecīgo darbības rādītāju un mērķu apraksts, kas atbilst darbības uzlabošanas plāna rādītājiem un mērķiem
 5. Reakcijas analīze un salīdzinājums ar iepriekšējo darbības uzlabošanas plānu
 - 5.1. Reakcija uz ārējiem pieņēmumiem
 - 5.2. Salīdzinājums ar iepriekšējo darbības uzlabošanas plānu
 6. Darbības uzlabošanas plāna īstenošana
 - 6.1. Apraksts par pasākumiem, ko veikusi Tīkla pārvaldības padome, lai izpildītu darbības uzlabošanas mērķus, piemēram:
 - uzraudzības mehānismi, lai gādātu par drošības pasākumu un uzņēmējdarbības plānu īstenošanu,
 - pasākumi, lai uzraudzītu un ziņotu par darbības uzlabošanas plānu īstenošanu, tostarp par rīcību gadījumā, ja pārskata perioda laikā mērķus neizdodas īstenot
 6. STRATĒGISKĀ PLĀNOŠANA
 - 6.1. Īstermiņa/vidēja termiņa plānošanas apraksts:
 - katra stratēģiskā mērķa prioritātes,
 - katra stratēģiskā mērķa īstenošana vajadzīgās tehnoloģiju ieviešanas, arhitektoniskās ietekmes, cilvēcisko aspektu, attiecīgo izmaksu, ieguvumu, kā arī nepieciešamās pārvaldības, resursu un regulējuma izteiksmē,
 - iesaistīto ieinteresēto personu nepieciešamā dalība katra plāna elementa aspektā, tostarp to lomas un pienākumi,
 - tīkla pārvaldnieka iesaistīšanās saskaņotais līmenis katra plāna elementa īstenošanas atbalstam katrai atsevišķai funkcijai
 - 6.2. Ilgtermiņa plānošanas apraksts:
 - nodoms īstenot katru stratēģisko mērķi vajadzīgo tehnoloģiju un atbilstošo pētniecības un izstrādes aspektu, arhitektoniskās ietekmes, cilvēcisko aspektu, ekonomiskā pamatojuma, nepieciešamās pārvaldības un regulējuma, kā arī šo ieguldījumu attiecīgā drošības un ekonomiskā pamatojuma izteiksmē,
 - iesaistīto ieinteresēto personu nepieciešamā dalība katra plāna elementa aspektā, tostarp to lomas un pienākumi
 7. RISKĀ NOVĒRTĒJUMS
 - 7.1. Ar plāna īstenošanu saistīto risku apraksts
 - 7.2. Uzraudzības procesa apraksts (tostarp iespējamā novirze no sākotnējiem mērķiem)
 8. IETEIKUMI
 - 8.1. Tādu pasākumu apzināšana, kas Savienībai un dalībvalstīm jāveic plāna īstenošanas atbalstam
-

V PIELIKUMS

TĪKLA DARBĪBAS PLĀNA VEIDNE

Tīkla darbības plāna pamatā ir šāda vispārēja struktūra (kas tiks pielāgota dažādām atsevišķām funkcijām un tīkla darbības plāna termiņiem, lai atspoguļotu tā mainīgo būtību un tā trīs līdz piecu gadu, gada, sezonas, nedēļas un dienas laikposmus):

1. IEVADS
 - 1.1. Tīkla darbības plāna darbības joma (ģeogrāfiskais apgabals un laika periods).
 - 1.2. Plāna sagatavošana un apstiprināšanas process.
2. TĪKLA DARBĪBAS PLĀNA, DARBĪBAS UZDEVUMU UN MĒRĶU APRAKSTS
 - Ietverot iesaistīto ieinteresēto personu sadarbības aspektu lomu un pienākumu izteiksmē,
 - norādot, kā darbības uzdevumi un mērķi tiks iestrādāti tīkla darbības plāna taktiskajā, pirmstaktiskajā, īstermiņa un vidēja termiņa posmā un citos darbības uzlabošanas mērķos, kas noteikti darbības uzlabošanas regulējumā,
 - nosakot prioritātes un resursus, kas vajadzīgi plānošanas posmā,
 - norādot ietekmi uz ATM nozari un citām attiecīgajām jomām.
3. VISPĀRĒJAIS TĪKLA DARBĪBAS PLĀNOŠANAS PROCESS
 - Vispārējā tīkla darbības plānošanas procesa apraksts,
 - apraksts par tīkla darbības plāna attīstības un progresu stratēģiju, kas izstrādāta, lai sekmīgi apmierinātu darbības rezultativitātes prasības un īstenotu citus darbības uzlabošanas mērķus, kas noteikti darbības uzlabošanas regulā,
 - izmantoto līdzekļu un datu apraksts.
4. VISPĀRĒJAIS KONTEKSTS UN DARBĪBAS PRASĪBAS
 - 4.1. Kopsavilkums, kurā raksturota tīkla darbības rezultativitāte pagātnē.
 - 4.2. Problēmas un iespējas, kas saistītas ar plāna periodu.
 - 4.3. Tīkla satiksmes prognozes saskaņā ar 1. un 2. papildinājumu, ietverot:
 - tīkla prognozes,
 - aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja, funkcionālā gaisa telpas bloka un ACC prognozes,
 - galveno lidostu prognozes,
 - satiksmes prognožu analīzi, izskatot dažādus scenārijus,
 - īpašu gadījumu ietekmes analīzi.
 - 4.4. Tīkla darbības rezultativitātes prasības, ietverot:
 - vispārējās tīkla kapacitātes prasības,
 - aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja, funkcionālā gaisa telpas bloka un ACC kapacitātes prasības,
 - lidostu kapacitāti,
 - kapacitātes prasību analīzi,
 - vispārējās tīkla vides/lidojumu efektivitātes prasības,
 - vispārējās tīkla drošības prasības,
 - prasības ārkārtas gadījumos un pakalpojumu nepārtrauktība, kas ietekmē tīklu.
 - 4.5. Darbības vajadzības, ko paudušas dažādas ieinteresētās personas, tostarp militārās iestādes.
5. TĪKLA DARBĪBAS REZULTATIVITĀTES UZLABOŠANAS PLĀNI UN RĪCĪBA TĪKLA MĒROGĀ
 - Apraksts, kurā izklāstīti plāni un rīcība, ko paredzēts īstenot tīkla mērogā, ietverot gaisa telpu, nepietiekamos resursus un ATFM,
 - apraksts, kurā izklāstīts katra plāna un rīcības devums darbības rezultativitātes uzlabošanā.

6. DARBĪBAS REZULTATIVITĀTES UZLABOŠANAS PLĀNI UN RĪCĪBA VIETĒJĀ MĒROGĀ
 - Apraksts, kurā izklāstīti visi plāni un rīcība, ko paredzēts īstenot vietējā mērogā,
 - apraksts, kurā izklāstīts katra plāna un rīcības devums darbības rezultativitātes uzlabošanā,
 - apraksts par attiecībām ar trešām valstīm un ar ICAO saistīto darbu.
 7. ĪPAŠI GADĪJUMI
 - Pārskats par īpašiem gadījumiem, kas būtiski ietekmē ATM,
 - atsevišķi īpaši gadījumi un attiecīga rīcība tīkla redzējumā,
 - lielas militārās mācības.
 8. MILITĀRĀS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ GAISA TELPU
 - 8.1. Militārie ATM pakalpojumu sniedzēji, kas atbild par rezervētas vai nošķirtas gaisa telpas apgabaliem, ar attiecīgas gaisa telpas pārvaldības struktūrvienības starpniecību veic turpmākās informācijas apmaiņu ar tīkla pārvaldnieku saskaņā ar valsts noteikumiem:
 - gaisa telpas pieejamība: dienas/laiki, kad rezervētā gaisa telpa pieejama pēc noklusējuma,
 - speciāli pieprasījumi rezervētas gaisa telpas neplānotai izmantošanai,
 - rezervētas, bet nepieprasītas gaisa telpas atbrīvošana izmantojumam civilām vajadzībām, pēc iespējas agrāk iepriekš brīdinot.
 9. TĪKLA DARBĪBAS REZULTATIVITĀTES KONSOLIDĒTAS PROGNOZES UN ANALĪZE
 - Tīkla, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja, funkcionālā gaisa telpas bloka un ACC ATM kavējumu/kapacitātes mērķi un prognozes,
 - lidostu darbības rezultativitāte,
 - tīkla vides/lidojumu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi un prognozes,
 - īpašu gadījumu ietekme,
 - darbības rezultativitātes mērķu un prognožu analīze.
 10. DARBĪBAS PROBLEMĀTISKO JOMU APZINĀŠANA UN RISINĀJUMI TO MAZINĀŠANAI TĪKLA UN VIETĒJĀ MĒROGĀ
 - Darbības (drošība, kapacitāte, lidojumu efektivitāte) pastāvošo un iespējamo problemātisko jomu apzināšana, to cēloņi un saskaņotie risinājumi vai rīcība to mazināšanai, tostarp izvēles iespējas pieprasījuma kapacitātes līdzsvarošanai.
-

*1. papildinājums***Rajona gaisa satiksmes vadības centri (ACC)**

Tikla darbības plānā sniedz detalizētu aprakstu par katru ACC visos rajonos, raksturojot tam plānotos darbības uzlabošanas pasākumus, perspektīvas attiecīgā laikposmam, satiksmes prognozes, mērķus un prognozes saistībā ar kavējumiem, nozīmīgus gadījumus, kas var ietekmēt satiksmi, darbības kontaktus.

Tikla pārvaldnieks par katru ACC ietver:

- satiksmes prognozes,
- pašreizējās darbības rezultativitātes analīzi,
- panāktās kapacitātes kvantitatīvu novērtējumu (kapacitātes bāze),
- vajadzīgās kapacitātes kvantitatīvu novērtējumu dažādiem satiksmes attīstības scenārijiem (vajadzīgās kapacitātes profils),
- kvantitatīvu novērtējumu par ACC līmenī plānotajiem darbības uzlabošanas pasākumiem, par ko panākta vienošanās ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem,
- mērķus un prognozes saistībā ar kavējumiem,
- paredzamās darbības rezultativitātes (drošība, kapacitāte, vide) analīzi.

Katrs aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nodod tikla pārvaldniekam turpmāko informāciju iekļaušanai atsevišķu ACC aprakstā:

- vietējā līmeņa mērķis saistībā ar kavējumiem,
- satiksmes prognožu novērtējums/apstiprinājums, ņemot vērā uz vietas gūtās zināšanas,
- pieejamo sektoru skaits: sektora konfigurācija/atvēršanas plāns sezonai/nedēļas dienai/diennakts laikam,
- kapacitāte/uzraudzības vērtības katram sektoram/satiksmes apjoms katrā konfigurācijā/atvēršanas plāns,
- plānoti vai zināmi īpaši gadījumi, norādot datumus/laikus un attiecīgo ietekmi uz darbības rezultativitāti,
- detalizēta informācija par plānotajiem darbības uzlabošanas pasākumiem, to īstenošanas grafiks un attiecīgā negatīvā/pozitīvā ietekme uz kapacitāti un/vai efektivitāti,
- detalizēta informācija par ierosinātajām un apstiprinātajām gaisa telpas struktūras un izmantojuma izmaiņām,
- papildu darbības, kas saskaņotas ar tikla pārvaldnieku,
- ACC darbības kontakti.

2. papildinājums

Lidostas

Tīkla darbības plānā sniedz detalizētu aprakstu par galvenajām Eiropas lidostām visos rajonos, raksturojot tām plānotos darbības uzlabošanas pasākumus, perspektīvas attiecīgam laikposmam, satiksmes un kavējumu prognozes, nozīmīgus gadījumus, kas var ietekmēt satiksmi, darbības kontaktus.

Tīkla pārvaldnieks par katru galveno lidostu ietver:

- satiksmes prognozes,
- paredzamās darbības rezultativitātes (drošība, kapacitāte, vide) analīzi.

Katra tīkla darbības plānā iekļautā lidosta nodod tīkla pārvaldniekam turpmāko informāciju iekļaušanai atsevišķu lidostu aprakstā:

- satiksmes prognožu novērtējums/apstiprinājums, ņemot vērā uz vietas gūtās zināšanas,
 - skrejceļa kapacitāte katrai skrejceļa konfigurācijai, pašreizējās un plānotās ielidošanas un izlidošanas,
 - attiecīgā gadījumā nakts perioda kapacitātes specifikācija un ilgums,
 - detalizēta informācija par plānotajiem darbības uzlabošanas pasākumiem, to īstenošanas grafiks un attiecīgā negatīvā/pozitīvā ietekme uz kapacitāti un/vai efektivitāti,
 - plānoti vai zināmi īpaši gadījumi, norādot datumus/laikus un attiecīgo ietekmi uz darbības rezultativitāti,
 - citi plānoti kapacitāti veicinoši faktori,
 - papildu darbības, kas saskaņotas ar tīkla pārvaldnieku.
-

VI PIELIKUMS

TĪKLA FUNKCIJU VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS

1. ORGANIZATORISKĀ STRUKTŪRA

Tīkla pārvaldnieks izveido un pārvalda savu organizāciju atbilstīgi struktūrai, kas veicina tīkla funkciju drošību.

Organizatoriskā struktūra nosaka:

- a) iecelto amatpersonu pilnvaras, pienākumus un atbildības jomas, jo īpaši vadības amatpersonām, kas atbild par funkcijām, kuras saistītas ar aviācijas drošību, kvalitāti, drošības aizsardzību un cilvēkresursiem;
- b) attiecības un ziņojumu sniegšanas kārtību starp organizācijas dažādām daļām un procesiem.

2. AVIĀCIJAS DROŠĪBA

Tīkla pārvaldniekam ir aviācijas drošības pārvaldības sistēma, kas aptver visas tīkla funkcijas, kuras tas īsteno, ievērojot turpmāk izklāstītos principus. Tas:

- a) raksturo organizācijas vispārējo filozofiju un principus attiecībā uz aviācijas drošību tādā veidā, lai pēc iespējas labāk apmierinātu attiecīgo ieinteresēto aprindu vajadzības (turpmāk "politika");
- b) izveido atbildības uzraudzības funkciju, kurā ir procedūras, kas izstrādātas, lai pārliecinātos, ka visas funkcijas tiek īstenotas atbilstīgi piemērojamām prasībām, standartiem un procedūrām. Atbildības uzraudzībā ietver atgriezenisku sistēmu, kas dod iespēju uzzināt atbildīgo vadības amatpersonu viedokli, lai pēc vajadzības nodrošinātu korektīvu pasākumu efektīvu un savlaicīgu īstenošanu;
- c) ar rokasgrāmatu un uzraudzības dokumentu palīdzību sniedz pierādījumus par pārvaldības sistēmas darbību;
- d) norīko vadības pārstāvjus uzraudzīt atbilstību procedūrām un procedūru piemērotību, lai garantētu drošu un efektīvu darbību;
- e) pārskata esošo pārvaldības sistēmu un vajadzības gadījumā veic uzlabojumus;
- f) pārvalda visu tam iedalīto tīkla funkciju drošību. To darot, tas izveido oficiālas saskarnes ar visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai būtu iespējams identificēt aviācijas drošības apdraudējumus, ko rada tā rīcība, lai tos novērtētu un atbilstīgi pārvaldītu attiecīgos riskus;
- g) ieviešot jaunas funkcionālās sistēmas vai mainot pastāvošās funkcionālās sistēmas, ietver drošības pārvaldības procedūras.

3. DROŠĪBAS AIZSARDZĪBA

Tīkla pārvaldniekam ir drošības pārvaldības sistēma, kas aptver visas tīkla funkcijas, kuras tas īsteno, ievērojot turpmāk izklāstītos principus. Tas:

- a) gādā par tā telpu un personāla drošību, lai novērstu nelikumīgu iejaukšanos, kas varētu ietekmēt tā pārvaldāmo tīkla funkciju drošību;
- b) gādā par datu drošību tā darbībai nepieciešamajiem datiem, kurus tas saņem vai rada, vai izmanto citādi, piekļuvi datiem atļaujot tikai pilnvarotām personām;
- c) nosaka drošības riska novērtējuma un mazināšanas, drošības uzraudzības un uzlabošanas, drošības pārskata un gūtās pieredzes izplatīšanas kārtību;
- d) nosaka līdzekļus, kas paredzēti, lai konstatētu drošības noteikumu pārkāpumus un brīdinātu personālu ar attiecīgiem drošības signāliem;
- e) nosaka līdzekļus, ar kuriem ierobežo drošības noteikumu pārkāpumu ietekmi un apzina rīcību situācijas labošanai un riska mazināšanas procedūras, lai izvairītos no situācijas atkārtošanās.

4. DARBĪBAS ROKASGRĀMATAS

Tīkla pārvaldnieks izstrādā un pastāvīgi atjaunina darbības rokasgrāmatas, kas saistītas ar tā veicamajām darbībām un paredzētas darbiniekiem izmantošanai un norādēm. Tas nodrošina, ka:

- a) darbības rokasgrāmatās ir norādījumi un informācija, kas nepieciešami darbiniekiem pienākumu veikšanai;
- b) attiecīgajiem darbiniekiem ir pieejamas rokasgrāmatu attiecīgās daļas;

- c) darbiniekus bez kavēšanās informē par grozījumiem darbības rokasgrāmatā, kas attiecas uz to pienākumiem, kā arī par grozījumu stāšanās spēkā.

5. PERSONĀLA PRASĪBAS

Tikla pārvaldnieks nodarbina attiecīgi kvalificētu personālu, lai nodrošinātu, ka tam iedalītās tīkla funkcijas tiek īstenotas droši, efektīvi, nepārtraukti un noturīgi. Šajā sakarā tas izveido personāla apmācības politiku.

6. ĀRKĀRTAS RĪCĪBAS PLĀNI

Tikla pārvaldnieks izstrādā ārkārtas rīcības plānus visām tā īstenojamām funkcijām tādiem gadījumiem, kuru rezultātā tiek būtiski pasliktināta vai traucēta tā darbība.

7. ZIŅOŠANAS PRASĪBAS

Saskaņā ar 20. pantu tīkla pārvaldnieks katru gadu sniedz ziņojumu par savu darbību. Šajā ziņojumā apraksta tā darbības rezultativitāti, kā arī nozīmīgu rīcību un notikumus, it sevišķi drošības jomā.

Gada ziņojumā ietver vismaz:

- tā pārvaldāmo tīkla funkciju darbības novērtējumu,
- darbības rezultātu salīdzinājumu ar tīkla stratēģijas plānā izvirzītajiem darbības mērķiem, faktiskās darbības salīdzinājumu ar tīkla darbības plānu, izmantojot tīkla darbības plānā noteiktos darbības rādītājus,
- skaidrojumu par novirzēm no mērķiem un pasākumus atšķirību novēršanai Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantā minētajā pārskata periodā,
- informāciju par darbības un infrastruktūras attīstību,
- informāciju par oficiālo apspriešanos ar lietotājiem un ieinteresētajām personām,
- informāciju par cilvēkresursu politiku.

8. DARBA METODES UN DARBĪBAS PROCEDŪRAS

Tikla pārvaldniekam jāspēj pierādīt, ka tā darba metodes un darbības procedūras atbilst citiem Savienības tiesību aktiem, un jo īpaši Regulai (ES) Nr. 255/2010.

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 678/2011

(2011. gada 14. jūlijs),

ar kuru aizstāj II pielikumu un groza IV, IX un XI pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

transportlīdzekļu tehniskie raksturlielumi jāizmanto kā kritēriji, nosakot, kas veido jaunu tipu.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

(4) Saskaņā ar principiem, kas pausti Komisijas paziņojumā "Rīcības plāns normatīvās vides vienkāršošanai un uzlabošanai" ⁽²⁾ un paziņojumā "Rīcības programma administratīvā sloga samazināšanai Eiropas Savienībā" ⁽³⁾, ir lietderīgi pārskatīt viena transportlīdzekļa tipa variantu un versiju noteikšanā izmantojamus kritērijus, lai mazinātu transportlīdzekļu izgatavotājiem piemērojamo administratīvo slogu. Tas turklāt padarītu tipa apstiprināšanas procesu pārredzamāku dalībvalstu kompetentajām iestādēm.

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīvu 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 39. panta 2. punktu un 39. panta 3. punktu,

tā kā:

(5) Ņemot vērā globalizācijas tendences automobiļu nozarē, arvien svarīgāks kļūst darbs, ko veic Pasaules forums par transportlīdzekļu noteikumu saskaņošanu jeb 29. darba grupa (WP.29). Tā kā tas ir būtisks, ievērojot augsta līmeņa grupas CARS 21 ieteikumus, kas paredz iekļaut ES tiesību aktos Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) noteikumus vai pat aizstāt ES direktīvas un regulas ar ANO EEK noteikumiem, kā arī iekļaut ES tiesību aktos vispārējos tehniskos noteikumus, būtu jānodrošina Eiropas Savienības tiesību aktu atbilstība ANO EEK noteikumiem.

(1) Ar Direktīvu 2007/46/EK ir izveidota saskaņota administratīvu noteikumu un vispārēju tehnisku prasību sistēma attiecībā uz visiem jauniem transportlīdzekļiem, sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām. Tajā iekļautas īpašas definīcijas, kas attiecas uz transportlīdzekļiem un ir vajadzīgas, lai nodrošinātu Eiropas tipa apstiprināšanas sistēmas pienācīgu darbību.

(2) Viens no Direktīvas 2007/46/EK mērķiem ir Eiropas tipa apstiprināšanas sistēmas attiecināšana uz visām transportlīdzekļu kategorijām. Direktīvas 2007/46/EK II pielikums, kurā iekļautas īpašas definīcijas, ir jāpārstrādā, lai ņemtu vērā tehnikas attīstību. Tāpēc jāgroza spēkā esošās definīcijas vai jānosaka jaunas definīcijas.

(3) Pieredze liecina, ka pašreizējie kritēriji, ko piemēro, lai noteiktu, vai jauns transportlīdzekļa modelis ir uzskatāms par jaunu tipu, ir pārāk neprecīzi. Šis noteiktības trūkums var traucēt īstenot jaunas ES normatīvās prasības, kas attiecas uz jauniem transportlīdzekļu tipiem. Pieredze turklāt liecina, ka ir iespējams apiet ES mazo sēriju tiesību aktus, sadalot transportlīdzekļa tipu vairākos apakštipos saskaņā ar dažādiem tipa apstiprinājumiem. Līdz ar to jaunu transportlīdzekļu skaits, ko Eiropas Savienībā var nodot ekspluatācijā saskaņā ar mazo sēriju režīmu, var pārsniegt atļauto skaitu. Tāpēc jāprecizē, kuri

(6) Ievērojot saskaņošanas darbu, ko pašlaik veic Pasaules forums par transportlīdzekļu noteikumu saskaņošanu, noteikti būtu jāņem vērā jaunākās izstrādes, kuras minētas Rezolūcijā Nr. R.E. 3 par motorizētu transportlīdzekļu un piekabju klasifikāciju un definīcijām, kas pieņemta saskaņā ar ANO EEK Nolīgumu par vienotu tehnisko prasību apstiprināšanu riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot riteņu transportlīdzekļos, un par nosacījumiem to apstiprinājumu savstarpējai atzīšanai, kas piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām (pārskatītais 1958. gada nolīgums), kā arī Speciālajā rezolūcijā Nr. S.R. 1, kas attiecas uz transportlīdzekļu kategoriju, masas un gabarītu kopējām definīcijām un ir pieņemta saskaņā ar ANO EEK Nolīgumu par vispārēju tehnisko noteikumu apstiprināšanu riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot riteņu transportlīdzekļos (Paralēlais jeb 1998. gada nolīgums). Tikai šo izstrāžu iekļaušana pamatdirektīvā var nodrošināt Eiropas tipa apstiprināšanas sistēmas pienācīgu darbību. Tāpēc jāparedz jauni kritēriji, kas ļautu noteikt, vai transportlīdzekļa tips būtu iekļaujams M vai N kategorijā.

⁽¹⁾ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.⁽²⁾ COM(2002) 278, galīgā redakcija.⁽³⁾ COM(2007) 23, galīgā redakcija.

- (7) Saskaņā ar 8. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Regulā (EK) Nr. 443/2009, ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem⁽¹⁾, dalībvalstīm jāuztur reģistrs, kurā attiecībā uz katru jaunu transportlīdzekli, kas reģistrēts to teritorijā, iekļauj datus par tā īpatnējām CO₂ emisijām, norādot, *inter alia*, katra konkrētā transportlīdzekļa tipu, variantu un versiju. Ir jānosaka kritēriji, saskaņā ar kuriem vieglajiem automobiļiem piešķir M₁ vai N₁ kategorijas transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu. Šiem kritērijiem būtu jābūt objektīviem un tādiem, lai transportlīdzekļu izgatavotāji un tipa apstiprināšanas un reģistrēšanas iestādes tos varētu izmantot kā vadlīnijas. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 443/2009 13. panta 4. punktu izgatavotājiem jānorāda, vai transportlīdzeklī ir izmantotas inovatīvas tehnoloģijas, kas ļauj panākt turpmāku CO₂ emisiju samazinājumu. Tas būtu jāpanāk, izmantojot kodu, ko izgatavotājs piešķir transportlīdzeklī un kas norāda, ka katrs tips/variants/versija atbilst unikālam inovatīvo tehnoloģiju kopumam. Tādā gadījumā tipa/varianta/versijas definīcija ļautu noteikt izmantotās inovatīvās tehnoloģijas. Tāpēc Direktīvas 2007/46/EK II pielikumu ir lietderīgi papildināt ar attiecīgu punktu.
- (8) Lai atvieglotu jaunu transportlīdzekļu reģistrēšanu dalībvalstīs, atbilstības sertifikātā jānorāda virsbūves tips, tāpēc reģistrācijas procesu varētu vienkāršot, katru virsbūves veidu apzīmējot ar saskaņotu kodu. Lai datu apstrādi varētu automatizēt, būtu jāizveido atbilstošu kodu saraksts virsbūves veidu apzīmēšanai.
- (9) Nav iespējams nodrošināt, ka īpaši projektētas sevišķi lielas kravnesības piekabes atbilst visām Direktīvas 2007/46/EK IV pielikumā minēto normatīvo aktu prasībām, kas jāievēro, lai iegūtu Eiropas tipa apstiprinājumu, tāpēc ir lietderīgi iekļaut šīs piekabes speciālo transportlīdzekļu kategorijā, ņemot vērā to tehniskos raksturlielumus. Būtu jāparedz vienkāršots tipa apstiprināšanas noteikumu kopums, lai šīm piekabēm varētu piešķirt Eiropas tipa apstiprinājumu. Tas nozīmē, ka Direktīvas 2007/46/EK XI pielikumam jāpievieno jauns papildinājums.
- (10) Pašlaik turpinās jaunas tehniskas izstrādes, lai apmierinātu pieprasījumu pēc jauniem risinājumiem kravu pārvešanas jomā. Tāpēc pamata tiesību aktos jāiekļauj jaunas definīcijas, lai Direktīvas 2007/46/EK IV vai XI pielikumā minētos normatīvos aktus turpmāk varētu papildināt ar atbilstošiem tehniskajiem noteikumiem. Būtu skaidri jānosaka, ka šādiem transportlīdzekļiem nevar piešķirt EK tipa apstiprinājumu, kamēr nav attiecīgi grozīti tipa apstiprināšanas tiesību akti.
- (11) Pieņemot Komisijas 2010. gada 9. marta Direktīvu 2010/19/ES, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/226/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, lai dažu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju pretšļakatu ierīces pielāgotu tehnikas attīstībai⁽²⁾, ir radusies kļūda, jo ar šo direktīvu ir grozīts arī Direktīvas 2007/46/EK IV un XI pielikums. Šie pielikumi iepriekš bija aizstāti ar Komisijas 2008. gada 7. oktobra Regulu (EK) Nr. 1060/2008, ar kuru aizstāj I, III, IV, VI, VII, XI un XV pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva)⁽³⁾. Tiesiskās noteiktības labad visi daļējie šo pielikumu grozījumi turpmāk būtu jāpieņem tikai ar regulu. Tā kā saskaņā ar Komisijas 2011. gada 14. jūlija Lēmumu 2011/415/ES, ar kuru labo Komisijas Direktīvu 2010/19/ES, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/226/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK attiecībā uz Direktīvas 2007/46/EK pielikumu grozījumiem, lai dažu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju pretšļakatu ierīces pielāgotu tehnikas attīstībai⁽⁴⁾, Direktīvas 2010/19/ES attiecīgais 2. pants ir svītrots, grozījumus, kas bija iekļauti minētajā pantā, ir lietderīgi iekļaut šajā regulā, lai labotu iepriekš minēto kļūdu.
- (12) Lai nodrošinātu tipa apstiprināšanas sistēmas pienācīgu darbību, ir lietderīgi atjaunināt Direktīvas 2007/46/EK pielikumus, lai tos pielāgotu zinātnisko un tehnisko zināšanu attīstībai.
- (13) Turklāt ir lietderīgi atjaunināt Direktīvas 2007/46/EK pielikumus, lai noteiktu tehniskās prasības speciālo transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai.
- (14) Šo pielikumu noteikumi ir pietiekami detalizēti, un tiem nevajag turpmākus dalībvalstu transponēšanas pasākumus, tāpēc saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 8. punktu ir lietderīgi aizstāt II pielikumu un grozīt IV, IX un XI pielikumu, izmantojot regulu.
- (15) Direktīvas II pielikums būtu jāaizstāj, bet IV, IX un XI pielikums attiecīgi jāgroza.

(1) OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.

(2) OV L 72, 20.3.2010., 17. lpp.

(3) OV L 292, 31.10.2008., 1. lpp.

(4) Sk. šā Oficiālā Vēstneša 76. lpp.

- (16) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Tehniskā komiteja mehānisko transportlīdzekļu jautājumos,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Direktīvu 2007/46/EK groza šādi:

- 1) direktīvas II pielikumu aizstāj ar šīs regulas I pielikuma tekstu;
- 2) direktīvas IV pielikumu groza atbilstoši šīs regulas II pielikumam;
- 3) direktīvas IX pielikumu groza atbilstoši šīs regulas III pielikumam;
- 4) direktīvas XI pielikumu groza atbilstoši šīs regulas IV pielikumam.

2. pants

Šī regula neatceļ transportlīdzekļu tipa apstiprinājumus, kas piešķirti līdz 2012. gada 29. oktobrim, un nekavē šo apstiprinājumu paplašināšanu.

3. pants

1. Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro jauniem transportlīdzekļu tipiem, kam apstiprinājumu piešķir no 2012. gada 29. oktobra.

Taču regulas II pielikumā un IV pielikuma 1. un 2. punktā izklāstītās prasības piemēro no 2011. gada 9. aprīļa.

2. Atkāpjoties no 1. punkta otrās daļas, izgatavotāji var piemērot visus šīs regulas noteikumus no 2011. gada 4. augusta.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 14. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
José Manuel BARROSO

I PIELIKUMS

"II PIELIKUMS

VISPĀRĪGAS DEFINĪCIJAS, TRANSPORTLĪDZEKĻU KLASIFIKĀCIJAS KRITĒRIJI, TRANSPORTLĪDZEKĻU UN VIRSBŪVES TIPI

IEVADA DAĻA

Vispārīgas definīcijas un vispārīgi noteikumi

1. Definīcijas

- 1.1. "Sēdvietā" ir jebkura vieta, kurā var apsēsties viens cilvēks, kura augums atbilst vismaz:
- a) piecdesmitās procentīles vīrieša manekena augumam, ja tas ir transportlīdzekļa vadītājs;
 - b) visos pārējos gadījumos – piektās procentīles pieaugušas sievietes manekena augumam.
- 1.2. "Sēdekļis" ir konstrukcija, kas kopā ar apdari veido vai neveido vienotu struktūru ar transportlīdzekļa virsbūvi un nodrošina sēdvietu vienam cilvēkam.
- 1.2.1. Termins "sēdekļis" attiecas gan uz atsevišķu sēdekli, gan uz sola sēdekli.
- 1.2.2. Šī definīcija aptver salokāmus un noņemamus sēdekļus.
- 1.3. "Krava" galvenokārt ir jebkuri pārvietojami priekšmeti.
- Termins "krava" attiecas uz beramkravām, rūpniecības precēm, šķidrumiem, dzīvniekiem, lauksaimniecības kultūrām, nedalāmām kravām.
- 1.4. "Maksimālā masa" ir "tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa", kā norādīts I pielikuma 2.8. punktā.

2. Vispārīgi noteikumi

- 2.1. Sēdvietu skaits
- 2.1.1. Prasības par sēdvietu skaitu attiecas uz sēdekļiem, ko paredzēts izmantot, transportlīdzeklī braucot pa ceļu.
- 2.1.2. Tās neattiecas uz sēdekļiem, kurus paredzēts izmantot transportlīdzekļa stāvēšanas laikā un kuri lietotājiem ir skaidri norādīti ar piktogrammu vai zīmi ar attiecīgu tekstu.
- 2.1.3. Sēdvietu skaitu nosaka saskaņā ar šādām prasībām:
- a) katru atsevišķo sēdekli uzskata par vienu sēdvietu;
 - b) sola sēdekļiem par vienu sēdvietu uzskata jebkuru vietu, kuras platums sēdekļa spilvenu līmenī ir vismaz 400 mm.
- Šis nosacījums izgatavotājiem netraucē piemērot 1.1. punktā minētos vispārīgos noteikumus;
- c) taču b) apakšpunktā minēto vietu neuzskata par vienu sēdvietu, ja:
- i) sola sēdekļa raksturlielumi, piemēram, stacionārs konsoles bloks, nepolsterēts laukums vai salona apdare, kas pārdala nominālo sēdvietas virsmu, neļauj manekena sēžai ieņemt dabīgu sēdēšanas stāvokli;
 - ii) grīdas panelis, kas atrodas tieši attiecīgās sēdvietas priekšā, ir konstruēts tā, ka (piemēram, tajā esoša tuneļa dēļ) neļauj manekena pēdām ieņemt dabīgu stāvokli.
- 2.1.4. Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuriem piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 20. novembra Direktīvu 2001/85/EK, kas attiecas uz īpašiem noteikumiem transportlīdzekļiem, kurus lieto pasažieru pārvadāšanai un kuros papildus autovadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas, un ar ko groza Padomes Direktīvas 70/156/EEK un 97/27/EK ⁽¹⁾, 2.1.3. punkta b) apakšpunktā minētos izmērus pieskaņo vienam cilvēkam paredzētās minimālās vietas izmēriem dažādu klašu transportlīdzekļos.

(1) OV L 42, 13.2.2002., 1. lpp.

- 2.1.5. Ja transportlīdzeklī atrodas noņemama sēdekļa stiprinājuma elementi, nosakot sēdvietu skaitu, noņemamo sēdekli uzskata par sēdvietu.
- 2.1.6. Vietu, kas paredzēta aizņemtam ratiņkrēslam, uzskata par vienu sēdvietu.
- 2.1.6.1. Šis noteikums neskar Direktīvas 2001/85/EK VII pielikuma 3.6.1. un 3.7. punkta prasības.
- 2.2. Maksimālā masa
- 2.2.1. Seglu vilcēja maksimālā masa, kas jāņem vērā, klasificējot transportlīdzekli, ietver maksimālo masu, ar kādu puspiekabe iedarbojas uz seglu iekārtu.
- 2.2.2. Mehāniskā transportlīdzekļa, kas var vilkt centrālass piekabi vai piekabi ar stingrā savienojuma jūgstieni, maksimālajā masā, kura jāņem vērā, klasificējot transportlīdzekli, ietver maksimālo masu, ko sakabe pārnes uz velkošo transportlīdzekli.
- 2.2.3. Puspiekabe, centrālass piekabe un piekabe ar stingrā savienojuma jūgstieni maksimālā masa, kas jāņem vērā, klasificējot transportlīdzekli, atbilst maksimālajai masai, ko piekabe ass vai asu grupas riteņi pārnes uz zemi, kad piekabe ir savienota ar velkošo transportlīdzekli.
- 2.2.4. Autovilciena ratiņu maksimālā masa, kas jāņem vērā, klasificējot transportlīdzekli, ietver maksimālo masu, ar kādu puspiekabe iedarbojas uz seglu iekārtu.
- 2.3. Īpašs aprīkojums
- 2.3.1. Transportlīdzekļus, kuros uzstādīts galvenokārt stacionārs aprīkojums, piemēram, iekārtas un aparāti, uzskata par N vai O kategorijas transportlīdzekļiem.
- 2.4. Mērvienības
- 2.4.1. Ja nav noteikts citādi, visas mērvienības un ar tām saistītie simboli atbilst Padomes Direktīvas 80/181/EEK⁽¹⁾ prasībām.
3. **Transportlīdzekļu klasifikācija**
- 3.1. Par transportlīdzekļu tipu klasifikāciju konkrētās kategorijās atbild izgatavotāji.
- Šajā nolūkā izgatavotāji ievēro visus šajā pielikumā aprakstītos attiecīgos kritērijus.
- 3.2. Apstiprinātāja iestāde var pieprasīt izgatavotājam atbilstošu papildu informāciju, kas apliecina, ka transportlīdzekļa tips jāklasificē kā īpašās grupas speciālais transportlīdzeklis (kods "SG").

A DAĻA

Transportlīdzekļu klasificēšanas kritēriji

1. **Transportlīdzekļu kategorijas**
- Piešķirot Eiropas un valsts tipa apstiprinājumu, kā arī individuālu apstiprinājumu, transportlīdzekļus iedala šādās kategorijās.
- (Ņem vērā, ka apstiprinājumu var piešķirt tikai 1.1.1.–1.1.3., 1.2.1.–1.2.3. un 1.3.1.–1.3.4. punktā minēto kategoriju transportlīdzekļiem.)
- 1.1. M kategorija Mehāniskie transportlīdzekļi, kas projektēti un būvēti galvenokārt cilvēku un viņu bagāžas pārvadāšanai.
- 1.1.1. M₁ kategorija M kategorijas transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir ne vairāk kā astoņas sēdvietas.
- M₁ kategorijas transportlīdzekļos nav vietas stāvošu pasažieru pārvadāšanai.
- Sēdvietu skaits var būt ierobežots līdz vienai (t. i., transportlīdzekļa vadītāja) sēdvietai.

⁽¹⁾ OV L 39, 15.2.1980., 40. lpp.

- 1.1.2. M₂ kategorija M kategorijas transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un kuru maksimālā masa nepārsniedz piecas tonnas.
- M₂ kategorijas transportlīdzekļos papildus sēdvietām var būt vieta stāvošu pasažieru pārvadāšanai.
- 1.1.3. M₃ kategorija M kategorijas transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un kuru maksimālā masa pārsniedz piecas tonnas.
- M₃ kategorijas transportlīdzekļos var būt vieta stāvošu pasažieru pārvadāšanai.
- 1.2. N kategorija Mehāniskie transportlīdzekļi, kas projektēti un būvēti galvenokārt kravu pārvadāšanai.
- 1.2.1. N₁ kategorija N kategorijas transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas.
- 1.2.2. N₂ kategorija N kategorijas transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 12 tonnas.
- 1.2.3. N₃ kategorija N kategorijas transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 12 tonnas.
- 1.3. O kategorija Piekabes, kas projektētas un būvētas kravu un cilvēku pārvadāšanai, kā arī cilvēku izmitināšanai.
- 1.3.1. O₁ kategorija O kategorijas transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa nepārsniedz 0,75 tonnas.
- 1.3.2. O₂ kategorija O kategorijas transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 0,75 tonnas, bet nepārsniedz 3,5 tonnas.
- 1.3.3. O₃ kategorija O kategorijas transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 10 tonnas.
- 1.3.4. O₄ kategorija O kategorijas transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 10 tonnas.
- 2. Transportlīdzekļu apakškategorijas**
- 2.1. Bezceļu transportlīdzekļi
- “Bezceļu transportlīdzeklis (ORV)” ir M vai N kategorijas transportlīdzeklis ar īpašiem tehniskajiem raksturlielumiem, kas ļauj to izmantot ārpus parastajiem ceļiem.
- Šo kategoriju transportlīdzekļiem aiz burta un cipara, kas apzīmē transportlīdzekļa kategoriju, pievieno burtu “G”.
- Kritēriji transportlīdzekļu iekļaušanai bezceļu transportlīdzekļu (ORV) apakškategorijā ir norādīti šā pielikuma A daļas 4. iedaļā.
- 2.2. Speciālie transportlīdzekļi
- 2.2.1. “Speciālais transportlīdzeklis (SPV)” ir M, N vai O kategorijas transportlīdzeklis ar īpašiem tehniskajiem raksturlielumiem tādu funkciju izpildei, kam vajag īpašus pielāgojumus un/vai aprīkojumu.
- Nepabeigtiem transportlīdzekļiem, kurus paredzēts iekļaut speciālo transportlīdzekļu (SPV) apakškategorijā, aiz burta un cipara, kas apzīmē transportlīdzekļa kategoriju, pievieno burtu “S”.
- Speciālo transportlīdzekļu dažādo tipu definīcijas un uzskaitījums ir sniegti 5. iedaļā.
- 2.3. Speciālie bezceļu transportlīdzekļi
- 2.3.1. “Speciālais bezceļu transportlīdzeklis (ORV-SPV)” ir M vai N kategorijas transportlīdzeklis ar 2.1. un 2.2. punktā minētajiem īpašajiem tehniskajiem raksturlielumiem.
- Šo kategoriju transportlīdzekļiem aiz burta un cipara, kas apzīmē transportlīdzekļa kategoriju, pievieno burtu “G”.
- Nepabeigtiem transportlīdzekļiem, ko paredzēts iekļaut speciālo transportlīdzekļu (SPV) apakškategorijā, kā otru sufiksu pievieno burtu “S”.

3. **Kritēriji transportlīdzekļu iekļaušanai N kategorijā**
- 3.1. Transportlīdzekļa tipu iekļauj N kategorijā, pamatojoties uz 3.2.–3.6. punktā minētajiem transportlīdzekļa tehniskajiem raksturlielumiem.
- 3.2. Nodalījumus, kuros atrodas visas sēdvietas, parasti pilnīgi atdala no kravas nodalījuma.
- 3.3. Atkāpjoties no 3.2. punkta prasībām, cilvēkus un kravu var pārvadāt vienā nodalījumā ar nosacījumu, ka kravas nodalījumā ir stiprinājuma ierīces, kas paredzētas, lai transportlīdzeklī esošos cilvēkus braukšanas laikā, tostarp strauji bremsējot un veicot pagriezienus, aizsargātu pret kravas pārvirzi.
- 3.4. Stiprinājuma ierīces (saites), kas paredzētas kravas nostiprināšanai saskaņā ar 3.3. punkta prasībām, kā arī starpsienu sistēmas, kuras paredzētas transportlīdzekļiem, kuru masa nepārsniedz 7,5 tonnas, projektē saskaņā ar 3. un 4. iedaļas noteikumiem ISO standartā 27956:2009 "Ceļu transportlīdzekļi. Kravas nostiprināšana vieglajos kravas furgonos. Prasības un testēšanas metodes".
- 3.4.1. Izgatavotāja iesniegtais paziņojums par atbilstību ļauj pārbaudīt, vai ir ievērotas 3.4. punkta prasības.
- 3.4.2. Izgatavotājs var atkāpties no 3.4. punkta prasībām, ja tas var sekmīgi pierādīt apstiprinātājai iestādei, ka uzstādītās stiprinājuma ierīces garantē tādu pašu drošības līmeni, kāds paredzēts minētajā standartā.
- 3.5. Sēdvietu skaits, izņemot transportlīdzekļa vadītāja sēdvietu, nepārsniedz:
- a) N_1 kategorijas transportlīdzekļiem – 6;
- b) N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem – 8.
- 3.6. Transportlīdzekļu kravnesība, izteikta kg, ir līdzvērtīga to cilvēkielpībai vai lielāka par to.
- 3.6.1. Tāpēc visās konfigurācijās, jo īpaši, ja ir aizņemtas visas sēdvietas, ir spēkā šādi vienādojumi:
- a) ja $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg};$$
- b) ja $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) ja $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68,$$
- kur burtiem ir šāda nozīme:
- P ir tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa;
- M ir masa darbderīgā stāvoklī;
- N ir sēdvietu skaits, izņemot transportlīdzekļa vadītāja sēdvietu.
- 3.6.2. Tāda aprīkojuma masu, kas transportlīdzeklī uzstādīts, lai tas varētu uzņemt kravu (piemēram, cisterna, virsbūve utt.), apstrādāt kravu (piemēram, celtnis, pacelājs utt.) un nostiprināt kravu (piemēram, kravas stiprinājuma ierīces) iekļauj lielumā "M".
- Tāda aprīkojuma masu, ko neizmanto iepriekš minētajiem mērķiem (piemēram, kompresors, vinča, elektroenerģijas generators, raidiekārta utt.), piemērojot iepriekš minētās formulas, neiekļauj lielumā "M".
- 3.7. Prasības, kas minētas 3.2.–3.6. punktā, attiecas uz visiem attiecīgā transportlīdzekļa tipa variantiem un versijām.
- 3.8. Kritēriji transportlīdzekļu iekļaušanai N_1 kategorijā.

3.8.1. Transportlīdzekļi iekļauj N_1 kategorijā, ja tas atbilst visiem piemērojamiem kritērijiem.

Ja viens vai vairāki kritēriji nav ievēroti, transportlīdzekļi klasificē kā M_1 kategorijas transportlīdzekļi.

3.8.2. Papildus 3.2.–3.6. punktā minētajiem vispārīgajiem kritērijiem, klasificējot transportlīdzekļus ar vienotu transportlīdzekļa vadītāja kabīni un kravas nodalījumu (t. i., transportlīdzekļus ar BB tipa virsbūvi), piemēro 3.8.2.1.–3.8.2.3.5. punktā minētos kritērijus.

3.8.2.1. Tas, ka starp sēdekļu rindu un kravas nodalījumu ir ierīkota pilnīga vai daļēja siena vai starpsiena, neatbrīvo no pienākuma ievērot attiecīgos kritērijus.

3.8.2.2. Kritēriji ir šādi:

a) kravas kraušanai var izmantot šim nolūkam projektētas un būvētas aizmugures durvis, nolaižamu aizmugures bortu vai sānu durvis;

b) ja izmanto aizmugures durvis vai nolaižamu aizmugures bortu, kravas lūka atbilst šādām prasībām:

i) ja transportlīdzeklis aprīkots tikai ar vienu sēdekļu rindu vai vienīgi transportlīdzekļa vadītāja sēdekli, kravas lūkas minimālais augstums ir 600 mm;

ii) ja transportlīdzeklis aprīkots ar divām vai vairākām sēdekļu rindām, kravas lūkas minimālais augstums ir 800 mm, bet minimālais virsmas laukums – 12 800 cm²;

c) kravas nodalījums atbilst šādām prasībām:

“kravas nodalījums” ir transportlīdzekļa daļa, kas atrodas aiz sēdekļu rindām vai aiz transportlīdzekļa vadītāja sēdekļa, ja transportlīdzeklim ir tikai transportlīdzekļa vadītāja sēdekļi:

i) kravas nodalījuma sloģošanas virsma parasti ir līdzena;

ii) ja transportlīdzeklis aprīkots tikai ar vienu sēdekļu rindu vai vienu sēdekli, kravas nodalījuma minimālais garums ir 40 % no garenbāzes garuma;

iii) ja transportlīdzeklis aprīkots ar divām vai vairākām sēdekļu rindām, kravas nodalījuma minimālais garums ir 30 % no garenbāzes garuma.

Ja pēdējās rindas sēdekļi ir viegli noņemami, neizmantojot speciālus instrumentus, prasības attiecībā uz kravas nodalījuma garumu ievēro, pieņemot, ka transportlīdzeklī ir uzstādīti visi sēdekļi;

iv) prasības attiecībā uz kravas nodalījuma garumu ievēro, pieņemot, ka pirmās vai attiecīgi pēdējās rindas sēdekļu atzveltnes ir vertikālā stāvoklī atbilstoši parastajiem apstākļiem, kādos sēdekļus izmanto transportlīdzeklī esošie cilvēki.

3.8.2.3. Īpaši mērīšanas nosacījumi

3.8.2.3.1. Definīcijas:

a) “kravas lūkas augstums” ir vertikālais attālums starp divām horizontālām plaknēm, kas pieskaras attiecīgi durvju ailes apakšdaļas augstākajam punktam un durvju ailes augšdaļas zemākajam punktam;

b) “kravas lūkas virsma” ir tās maksimālās atveres, kas iespējama, kad aizmugures durvis ir plaši atvērtas vai aizmugures borts nolaists, lielākā virsma taisnleņķa projekcijā vertikālā plaknē, kura ir perpendikulāra transportlīdzekļa centra līnijai;

c) “garenbāze”, piemērojot 3.8.2.2. un 3.8.3.1. punktā minētās formulas, ir:

i) divasu transportlīdzeklim – attālums starp priekšējā tilta centra līniju un otrā tilta centra līniju;

ii) trīsas transportlīdzeklim – attālums starp priekšējā tilta centra līniju un tāda virtuāla tilta centra līniju, kas atrodas vienādā attālumā no otrā un trešā tilta.

3.8.2.3.2. Sēdekļu regulēšana:

- a) sēdekļus noregulē galējā aizmugurējā stāvoklī;
- b) ja sēdekļa atzveltne ir regulējama, to noregulē tā, lai telpiskās H punkta ierīces (manekena) rumpja leņķis sēžot būtu 25°;
- c) ja sēdekļa atzveltne nav regulējama, tās stāvoklis atbilst stāvoklim, ko noteicis transportlīdzekļa izgatavotājs;
- d) ja sēdekļa augstums ir regulējams, to noregulē zemākajā stāvoklī.

3.8.2.3.3. Nosacījumi attiecībā uz transportlīdzekli:

- a) transportlīdzeklis ir noslogots atbilstoši tā maksimālajai masai;
- b) transportlīdzekļa riteņi ir neitrālā stāvoklī.

3.8.2.3.4. Prasības, kas minētas 3.8.2.3.2. punktā, nepiemēro, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar sienu vai starpsienu.

3.8.2.3.5. Kravas nodalījuma garuma mērīšana:

- a) ja transportlīdzeklis nav aprīkots ar starpsienu vai sienu, garumu mēra no vertikālas plaknes, kas pieskaras sēdekļa atzveltnes augšmalas galējam aizmugurējam punktam, līdz aizmugurējam iekšējam panelim, durvīm vai nolaižamajam aizmugures bortam aizvērtā stāvoklī;
- b) ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar starpsienu vai sienu, garumu mēra no vertikālas plaknes, kas pieskaras starpsienas vai sienas galējam aizmugurējam punktam līdz aizmugurējam iekšējam panelim, durvīm vai nolaižamajam aizmugures bortam aizvērtā stāvoklī;
- c) prasības attiecībā uz garumu ievēro vismaz horizontālā līnijā, kas atrodas gareniskajā vertikālajā plaknē, kura šķērso transportlīdzekļa centra līniju kravas nodalījuma grīdas līmeni.

3.8.3. Papildus 3.2.–3.6. punktā minētajiem vispārīgajiem kritērijiem, klasificējot transportlīdzekļus, kuru transportlīdzekļa vadītāja kabīne un kravas nodalījums nav apvienoti (t. i., transportlīdzekļus ar BE tipa virsbūvi), piemēro 3.8.3.1.–3.8.3.4. punktā minētos kritērijus.

3.8.3.1. Ja transportlīdzeklī ir slēgta tipa virsbūve, piemēro šādus kritērijus:

- a) kravas kraušānai var izmantot aizmugures durvis, nolaižamu aizmugures bortu, paneli vai citus līdzekļus;
- b) kravas lūkas minimālais augstums ir 800 mm, bet minimālais virsmas laukums – 12 800 cm²;
- c) kravas nodalījuma minimālais garums ir 40 % no garenbāzes garuma.

3.8.3.2. Ja transportlīdzeklī ir atvērta tipa kravas nodalījums, piemēro tikai 3.8.3.4. punkta a) un c) apakšpunkta noteikumus.

3.8.3.3. Uz 3.8.3. punktā minēto noteikumu piemērošanu *mutatis mutandis* attiecas 3.8.2. punktā minētās definīcijas.

3.8.3.4. Taču prasības attiecībā uz kravas nodalījuma garumu ievēro horizontālā līnijā, kas atrodas gareniskajā vertikālajā plaknē, kura šķērso transportlīdzekļa centra līniju kravas nodalījuma grīdas līmeni.

4. Kritēriji transportlīdzekļu iekļaušanai bezceļu transportlīdzekļu apakš kategorijā

4.1. M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļus iekļauj bezceļu transportlīdzekļu apakš kategorijā, ja tie atbilst šādiem nosacījumiem:

- a) to konstrukcija paredz vismaz viena priekšējā tilta un vismaz viena pakaļējā tilta vienlaicīgu piedziņu neatkarīgi no tā, vai viena dzenošā tilta piedziņu var atslēgt;
- b) tiem ir vismaz viens diferenciāla bloķēšanas mehānisms vai līdzīgas darbības mehānisms;
- c) tie bez piekabes spēj pārvarēt vismaz 25 % kāpumu;
- d) tie atbilst vismaz piecām no šādām sešām prasībām:
 - i) priekšējās pārkāres leņķis ir vismaz 25°;
 - ii) pakaļējās pārkāres leņķis ir vismaz 20°;

- iii) garenpārgājības leņķis ir vismaz 20°;
 - iv) klīrenss zem priekšējā tilta ir vismaz 180 mm;
 - v) klīrenss zem pakaļējā tilta ir vismaz 180 mm;
 - vi) garenpārgājības klīrenss ir vismaz 200 mm.
- 4.2. M_2 , N_2 vai M_3 kategorijas transportlīdzekļus, kuru maksimālā masa nepārsniedz 12 tonnas, iekļauj bezceļu transportlīdzekļu apakšskategorijā, ja tie atbilst a) apakšpunkta nosacījumiem vai b) un c) apakšpunkta nosacījumiem:
- a) tiem ir visu tiltu vienlaicīga piedziņa neatkarīgi no tā, vai viena vai vairāku dzenošo tiltu piedziņu var atslēgt;
 - b) i) to konstrukcija paredz vismaz viena priekšējā tilta un vismaz viena pakaļējā tilta vienlaicīgu piedziņu neatkarīgi no tā, vai viena dzenošā tilta piedziņu var atslēgt;
 - ii) tiem ir vismaz viens diferenciāļa bloķēšanas mehānisms vai līdzīgas darbības mehānisms;
 - iii) tie bez piekabes spēj pārvarēt 25 % kāpumu;
 - c) tie atbilst vismaz piecām no šādām sešām prasībām, ja to maksimālā masa nepārsniedz 7,5 tonnas, un vismaz četrām prasībām, ja to maksimālā masa pārsniedz 7,5 tonnas:
 - i) priekšējās pārkāres leņķis ir vismaz 25°;
 - ii) pakaļējās pārkāres leņķis ir vismaz 25°;
 - iii) garenpārgājības leņķis ir vismaz 25°;
 - iv) klīrenss zem priekšējā tilta ir vismaz 250 mm;
 - v) garenpārgājības klīrenss ir vismaz 300 mm;
 - vi) klīrenss zem pakaļējā tilta ir vismaz 250 mm.
- 4.3. M_3 vai N_3 kategorijas transportlīdzekļus kuru maksimālā masa pārsniedz 12 tonnas, iekļauj bezceļu transportlīdzekļu apakšskategorijā, ja tie atbilst a) apakšpunkta nosacījumiem vai b) un c) apakšpunkta nosacījumiem:
- a) tiem ir visu tiltu vienlaicīga piedziņa neatkarīgi no tā, vai viena vai vairāku dzenošo tiltu piedziņu var atslēgt;
 - b) i) atbilstoši to konstrukcijai vismaz pusei no tiltiem (vai diviem no trīs tiltiem trīsasu transportlīdzekļiem un *mutatis mutandis* piecasu transportlīdzekļiem) ir vienlaicīga piedziņa neatkarīgi no tā, vai viena dzenošā tilta piedziņu var atslēgt;
 - ii) tiem ir vismaz viens diferenciāļa bloķēšanas mehānisms vai līdzīgas darbības mehānisms;
 - iii) tie bez piekabes spēj pārvarēt 25 % kāpumu;
 - c) tie atbilst vismaz četrām no šādām sešām prasībām:
 - i) priekšējās pārkāres leņķis ir vismaz 25°;
 - ii) pakaļējās pārkāres leņķis ir vismaz 25°;
 - iii) garenpārgājības leņķis ir vismaz 25°;
 - iv) klīrenss zem priekšējā tilta ir vismaz 250 mm;
 - v) garenpārgājības klīrenss ir vismaz 300 mm;
 - vi) klīrenss zem pakaļējā tilta ir vismaz 250 mm.
- 4.4. Šajā iedaļā izklāstīto ģeometrisko noteikumu atbilstības pārbaudes procedūra ir izklāstīta 1. papildinājumā.

5. **Speciālie transportlīdzekļi**

	Nosaukums	Kods	Definīcija
5.1.	Dzīvojamais autofurgons	SA	M kategorijas transportlīdzeklis ar dzīvojamo platību, kurā ir vismaz šāds aprīkojums: a) sēdekļi un galds; b) guļvietas, ko var izveidot no sēdekļiem; c) ēdiena gatavošanas iekārtas; d) glabātava. Šis dzīvojamā nodalījuma aprīkojums ir stacionāri nostiprināts. Tomēr galda konstrukcija var būt tāda, lai tas būtu viegli noņemams.
5.2.	Bruņots transportlīdzeklis	SB	Transportlīdzeklis ar ložu necaurlaidīgu bruņu apšuvumu, kas paredzēts, lai aizsargātu pārvadājamus cilvēkus vai kravu.
5.3.	Ātrās medicīniskās palīdzības transportlīdzeklis	SC	M kategorijas transportlīdzeklis, kas paredzēts slimnieku un ievainotu cilvēku pārvadāšanai un kam ir īpašs šim nolūkam paredzēts aprīkojums. Pacientu nodalījums atbilst tehniskajām prasībām, kas paredzētas standartā EN 1789:2007 "Medicīniskie transportlīdzekļi un to aprīkojums. Neatliekamās palīdzības automobiļi", izņemot 6.5. iedaļu "Aprīkojuma saraksts".
5.4.	Katafalks	SD	M kategorijas transportlīdzeklis, kas paredzēts cilvēku mirstīgo atlieku pārvadāšanai un kam ir īpašs šim nolūkam paredzēts aprīkojums.
5.5.	Ar ratiņkrēslu pieejams transportlīdzeklis	SH	M ₁ kategorijas transportlīdzeklis, kas īpaši būvēts vai pārveidots tā, lai ar to, braucot pa ceļu, varētu pārvadāt vienu vai vairākus ratiņkrēslus sēdošus cilvēkus.
5.6.	Dzīvojamā piekabe	SE	O kategorijas transportlīdzeklis saskaņā ar ISO standarta 3833:1977 3.2.1.3. punktā izmantoto definīciju.
5.7.	Autoceltnis	SF	N ₃ kategorijas transportlīdzeklis, kas nav paredzēts kravu pārvadāšanai, bet ir aprīkots ar celtni, kura cēlējmomenti ir 400 kNm vai lielāks.
5.8.	Īpašā grupa	SG	Speciālais transportlīdzeklis, uz kuru neattiecas neviena no šajā iedaļā minētajām definīcijām.
5.9.	Autovilciena ratiņi	SJ	O kategorijas transportlīdzeklis, kas ir aprīkots ar seglu iekārtu puspiekabes balstīšanai, lai to pārveidotu par piekabi.
5.10.	Sevišķi lielas kravnesības piekabe	SK	Nedalāmu kravu pārvadāšanai paredzēts O ₄ kategorijas transportlīdzeklis, uz kuru tā gabarītu dēļ attiecas ātruma un satiksmes ierobežojumi. Šis termins aptver arī hidrauliskās modulārās piekabes neatkarīgi no moduļu skaita.

6. **Piezīmes**

6.1. Tipa apstiprinājumu nepiešķir:

- a) autovilcienu ratiņiem saskaņā ar šā pielikuma A daļas 5. iedaļā izmantoto definīciju;
- b) piekabēm ar stingrā savienojuma jūgstieni saskaņā ar šā pielikuma C daļas 4. iedaļā izmantoto definīciju;
- c) piekabēm, ar kurām, braucot pa ceļu, var pārvadāt cilvēkus.

6.2. Šis daļas 6.1. punkts neskar 23. panta noteikumus par valsts tipa apstiprinājumu mazām sērijām.

B DAĻA

Transportlīdzekļu tipu, variantu un versiju kritēriji1. **M₁ kategorija**

1.1. Transportlīdzekļa tips

1.1.1. "Transportlīdzekļa tips" ir transportlīdzekļi, kuriem kopīgi šādi raksturlielumi:

a) izgatavotāja uzņēmuma nosaukums.

Uzņēmuma īpašumtiesību juridiskās formas maiņa nenozīmē, ka jāpiešķir jauns apstiprinājums;

b) transportlīdzekļiem ar nesošo virsbūvi – virsbūves karkasa galveno detaļu dizains un montāža.

Šī prasība *mutatis mutandis* attiecas arī uz transportlīdzekļiem, kuru virsbūve ir pieskrūvēta vai piemetināta atsevišķam rāmim;

c) vairākos posmos būvētiem transportlīdzekļiem – iepriekšējā posma transportlīdzekļa izgatavotājs un tips.

1.1.2. Atkāpjoties no 1.1.1. punkta b) apakšpunkta prasībām, gadījumos, kad izgatavotājs dažāda veida virsbūvju (piemēram, sedana un kupejas) konstrukcijā izmanto virsbūves karkasa grīdas daļu, kā arī galvenos komponentus, kas veido virsbūves karkasa priekšējo daļu, kura atrodas tieši priekšējā stikla nišas priekšā, var uzskatīt, ka šie transportlīdzekļi pieder pie viena tipa. Izgatavotājs sniedz pierādījumus, kas to apliecina.

1.1.3. Tipā ir vismaz viens variants un viena versija.

1.2. Variants

1.2.1. "Variants" ir viena tipa transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi konstrukcijas raksturlielumi:

a) sānu durvju skaits vai virsbūves tips, kā noteikts C daļas 1. iedaļā, ja izgatavotājs piemēro 1.1.2. punktā minēto kritēriju;

b) spēka iekārta attiecībā uz šādiem konstrukcijas raksturlielumiem:

- i) enerģijas piegādes tips (iekšdedzes dzinējs, elektromotors vai cits);
- ii) darbības princips (dzirksteļaidedze, kompresijas aizdedze vai cits);
- iii) iekšdedzes dzinējiem – cilindru skaits un izvietojums (L4, V6 vai cits);

c) tiltu skaits;

d) dzenošo tiltu skaits un savstarpējais savienojums;

e) vadāmo tiltu skaits;

f) pabeigtības pakāpe (piemēram, pabeigts/nepabeigts).

1.3. Versija

1.3.1. "Versija" ir viena varianta transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi raksturlielumi:

a) tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa;

b) iekšdedzes dzinējiem – dzinēja tilpums;

c) dzinēja maksimālā lietderīgā jauda vai maksimālā nepārtrauktā aprēķina jauda (elektromotoriem);

d) degvielas veids (benzīns, dīzeļdegviela, sašķidrinātā naftas gāze divdegvielu transportlīdzekļiem vai cits);

e) maksimālais sēdvietu skaits;

f) garāmbraucoša transportlīdzekļa trokšņa līmenis;

g) izplūdes gāzu emisijas līmenis (piemēram, EURO 5, EURO 6 vai cits);

h) kombinētais vai svērtais, kombinētais CO₂ emisiju līmenis;

i) elektroenerģijas patēriņš (svērtais, kombinētais);

j) kombinētais vai svērtais, kombinētais degvielas patēriņš;

k) unikāla inovatīvo tehnoloģiju kopuma izmantošana, kā tas precizēts 12. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Regulā (EK) Nr. 443/2009, ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem⁽¹⁾.

⁽¹⁾ OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.

2. **M₂ un M₃ kategorija**

2.1. Transportlīdzekļa tips

2.1.1. "Transportlīdzekļa tips" ir transportlīdzekļi, kuriem kopīgi šādi raksturlielumi:

- a) izgatavotāja uzņēmuma nosaukums.

Uzņēmuma īpašumtiesību juridiskās formas maiņa nenozīmē, ka jāpiešķir jauns apstiprinājums;

- b) kategorija;

- c) šādi konstrukcijas un dizaina elementi:

i) šasijas galveno komponentu dizains un konstrukcija;

ii) transportlīdzekļiem ar nesošo virsbūvi – virsbūves karkasa galveno komponentu dizains un konstrukcija;

- d) stāvu skaits (viens vai divi);

- e) posmu skaits (nekustīgu/kustīgu);

- f) tiltu skaits;

- g) enerģijas piegādes režīms (iekšējs, ārējs);

- h) vairākos posmos būvētiem transportlīdzekļiem – iepriekšējā posma transportlīdzekļa izgatavotājs un tips.

2.1.2. Tipā ir vismaz viens variants un viena versija.

2.2. Variants

2.2.1. "Variants" ir viena tipa transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi konstrukcijas raksturlielumi:

- a) virsbūves tips, kā noteikts C daļas 2. iedaļā;

- b) transportlīdzekļu klase vai klašu kombinācija, kā noteikts Direktīvas 2001/85/EK I pielikuma 2.1.1. punktā (tikai pabeigtiem un vairākos posmos pabeigtiem transportlīdzekļiem);

- c) pabeigtības pakāpe (piemēram, pabeigts/nepabeigts/vairākos posmos pabeigts);

- d) spēka iekārta attiecībā uz šādiem konstrukcijas raksturlielumiem:

i) enerģijas piegādes tips (iekšdedzes dzinējs, elektromotors vai cits);

ii) darbības princips (dzirksteļaidzdedze, kompresijas aizdedze vai cits);

iii) iekšdedzes dzinējiem – cilindru skaits un izvietojums (L6, V8 vai cits).

2.3. Versija

2.3.1. "Versija" ir viena varianta transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi raksturlielumi:

- a) tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa;

- b) transportlīdzekļa spēja vai nespēja vilkt piekabi;

- c) iekšdedzes dzinējiem – dzinēja tilpums;

- d) dzinēja maksimālā lietderīgā jauda vai maksimālā nepārtrauktā aprēķina jauda (elektromotoriem);

- e) degvielas veids (benzīns, dīzeļdegviela, sašķidrinātā naftas gāze divdegvielu transportlīdzekļiem vai cits);

- f) garāmbraucoša transportlīdzekļa trokšņa līmenis;

- g) izplūdes gāzu emisijas līmenis (piemēram, EURO IV, EURO V vai cits).

3. **N₁ kategorija**

3.1. Transportlīdzekļa tips

3.1.1. "Transportlīdzekļa tips" ir transportlīdzekļi, kuriem kopīgi šādi raksturlielumi:

- a) izgatavotāja uzņēmuma nosaukums.

Uzņēmuma īpašumtiesību juridiskās formas maiņa nenozīmē, ka jāpiešķir jauns apstiprinājums;

- b) transportlīdzekļiem ar nesošo virsbūvi – virsbūves karkasa galveno detaļu dizains un montāža;
 - c) transportlīdzekļiem ar nenesošo virsbūvi – šasijas galveno komponentu dizains un konstrukcija;
 - d) vairākos posmos būvētiem transportlīdzekļiem – iepriekšējā posma transportlīdzekļa izgatavotājs un tips.
- 3.1.2. Atkāpjoties no 3.1.1. punkta b) apakšpunkta prasībām, gadījumos, kad izgatavotājs dažāda veida virsbūvju (piemēram, autofurgona un šasijas ar kabīni, ar dažādām garenbāzēm un dažādu jumta augstumu) konstrukcijā izmanto virsbūves karkasa grīdas daļu, kā arī galvenos komponentus, kas veido virsbūves karkasa priekšējo daļu, kura atrodas tieši priekšējā nišas priekšā, var uzskatīt, ka šie transportlīdzekļi pieder pie viena tipa. Izgatavotājs sniedz pierādījumus, kas to apliecina.
- 3.1.3. Tipā ir vismaz viens variants un viena versija.
- 3.2. Variants
- 3.2.1. "Variants" ir viena tipa transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi konstrukcijas raksturlielumi:
- a) sānu durvju skaits vai virsbūves tips, kā noteikts C daļas 3. iedaļā (pabeigtiem un vairākos posmos pabeigtiem transportlīdzekļiem), ja izgatavotājs piemēro 3.1.2. punktā minēto kritēriju;
 - b) pabeigtības pakāpe (piemēram, pabeigts/nepabeigts/vairākos posmos pabeigts);
 - c) spēka iekārta attiecībā uz šādiem konstrukcijas raksturlielumiem:
 - i) enerģijas piegādes tips (iekšdedzes dzinējs, elektromotors vai cits);
 - ii) darbības princips (dzirksteļaidzdedze, kompresijas aizdedze vai cits);
 - iii) iekšdedzes dzinējiem – cilindru skaits un izvietojums (L6, V8 vai cits);
 - d) tiltu skaits;
 - e) dzenošo tiltu skaits un savstarpējais savienojums;
 - f) vadāmo tiltu skaits.
- 3.3. Versija
- 3.3.1. "Versija" ir viena varianta transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi raksturlielumi:
- a) tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa;
 - b) iekšdedzes dzinējiem – dzinēja tilpums;
 - c) dzinēja maksimālā lietderīgā jauda vai maksimālā nepārtrauktā aprēķina jauda (elektromotoriem);
 - d) degvielas veids (benzīns, dīzeļdegviela, sašķidrinātā naftas gāze divdegvielu transportlīdzekļiem vai cits);
 - e) maksimālais sēdvietu skaits;
 - f) garāmbraucoša transportlīdzekļa trokšņa līmenis;
 - g) izplūdes gāzu emisiju līmenis (piemēram, EURO 5, EURO 6 vai cits);
 - h) kombinētais vai svērtais, kombinētais CO₂ emisiju līmenis;
 - i) elektroenerģijas patēriņš (svērtais, kombinētais);
 - j) kombinētais vai svērtais, kombinētais degvielas patēriņš.
4. **N₂ un N₃ kategorija**
- 4.1. Transportlīdzekļa tips
- 4.1.1. "Transportlīdzekļa tips" ir transportlīdzekļi, kuriem kopīgi šādi raksturlielumi:
- a) izgatavotāja uzņēmuma nosaukums.
 - Uzņēmuma īpašumtiesību juridiskās formas maiņa nenozīmē, ka jāpiešķir jauns apstiprinājums;
 - b) kategorija;
 - c) vienas grupas ražojumiem kopējas šasijas dizains un konstrukcija;
 - d) tiltu skaits;
 - e) vairākos posmos būvētiem transportlīdzekļiem – iepriekšējā posma transportlīdzekļa izgatavotājs un tips.
- 4.1.2. Tipā ir vismaz viens variants un viena versija.

4.2. Variants

4.2.1. "Variants" ir viena tipa transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi konstrukcijas raksturlielumi:

- a) virsbūves karkasa koncepcija vai virsbūves tips, kā noteikts C daļas 3. iedaļā un 2. papildinājumā (tikai pabeigtiem un vairākos posmos pabeigtiem transportlīdzekļiem);
- b) pabeigtības pakāpe (piemēram, pabeigts/nepabeigts/vairākos posmos pabeigts);
- c) spēka iekārta attiecībā uz šādiem konstrukcijas raksturlielumiem:
 - i) enerģijas piegādes tips (iekšdedzes dzinējs, elektromotors vai cits);
 - ii) darbības princips (dzirksteļaidzdedze, kompresijas aizdedze vai cits);
 - iii) iekšdedzes dzinējiem – cilindru skaits un izvietojums (L6, V8 vai cits);
- d) dzenošo tiltu skaits un savstarpējais savienojums;
- e) vadāmo tiltu skaits.

4.3. Versija

4.3.1. "Versija" ir viena varianta transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi raksturlielumi:

- a) tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa;
- b) transportlīdzekļa spēja vai nespēja vilkt šādas piekabes:
 - i) piekabe bez bremzēm;
 - ii) piekabe ar inerces (jeb brīvskrējiena) bremzēšanas sistēmu saskaņā ar 2.12. punktu ANO EEK Noteikumos Nr. 13;
 - iii) piekabe ar nepārtrauktas vai daļēji pārtrauktas bremzēšanas sistēmu saskaņā ar 2.9. un 2.10. punktu ANO EEK Noteikumos Nr. 13;
 - iv) O₄ kategorijas piekabe sastāvā, kura maksimālā masa nepārsniedz 44 tonnas;
 - v) O₄ kategorijas piekabe sastāvā, kura maksimālā masa pārsniedz 44 tonnas;
- c) dzinēja tilpums;
- d) dzinēja maksimālā lietderīgā jauda;
- e) degvielas veids (benzīns, dīzeļdegviela, sašķidrinātā naftas gāze divdegvielu transportlīdzekļiem vai cits);
- f) garāmbraucoša transportlīdzekļa trokšņa līmenis;
- g) izplūdes gāzu emisijas līmenis (piemēram, EURO IV, EURO V vai cits).

5. O₁ un O₂ kategorija

5.1. Transportlīdzekļa tips

5.1.1. "Transportlīdzekļa tips" ir transportlīdzekļi, kuriem kopīgi šādi raksturlielumi:

- a) izgatavotāja uzņēmuma nosaukums.

Uzņēmuma īpašumtiesību juridiskās formas maiņa nenozīmē, ka jāpiešķir jauns apstiprinājums;
- b) kategorija;
- c) koncepcija saskaņā ar C daļas 4. iedaļā izmantotajām definīcijām;

d) šādi konstrukcijas un dizaina elementi:

- i) šasijas galveno komponentu dizains un konstrukcija;
 - ii) transportlīdzekļiem ar nesošo virsbūvi – virsbūves karkasa galveno komponentu dizains un konstrukcija;
- e) asu skaits;
- f) vairākos posmos būvētiem transportlīdzekļiem – iepriekšējā posma transportlīdzekļa izgatavotājs un tips.

5.1.2. Tipā ir vismaz viens variants un viena versija.

5.2. Variants

5.2.1. "Variants" ir viena tipa transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi konstrukcijas raksturlielumi:

- a) virsbūves veids, kā minēts 2. papildinājumā (pabeigtiem un vairākos posmos pabeigtiem transportlīdzekļiem);
- b) pabeigtības pakāpe (piemēram, pabeigts/nepabeigts/vairākos posmos pabeigts);
- c) bremsēšanas sistēmas tips (piemēram, bez bremsēm/inertes bremses/bremzes ar pastiprinātāju).

5.3. Versija

5.3.1. "Versija" ir viena varianta transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi raksturlielumi:

- a) tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa;
- b) piekares koncepcija (pneimatiskā, tērauda vai gumijas piekare, vērpstienis vai cits);
- c) jūgstieņa koncepcija (trīsstūrveida, cauruļveida vai cits).

6. **O₃ un O₄ kategorija**

6.1. Transportlīdzekļa tips

6.1.1. "Transportlīdzekļa tips" ir transportlīdzekļi, kuriem kopīgi šādi raksturlielumi:

- a) izgatavotāja uzņēmuma nosaukums.
Uzņēmuma īpašumtiesību juridiskās formas maiņa nenozīmē, ka jāpiešķir jauns apstiprinājums;
- b) kategorija;
- c) piekabes koncepcija saskaņā ar C daļas 4. iedaļā izmantotajām definīcijām;
- d) šādi konstrukcijas un dizaina elementi:
 - i) šasijas galveno komponentu dizains un konstrukcija;
 - ii) piekabēm ar nesošo virsbūvi – virsbūves karkasa galveno komponentu dizains un konstrukcija;
- e) asu skaits;
- f) vairākos posmos būvētiem transportlīdzekļiem – iepriekšējā posma transportlīdzekļa izgatavotājs un tips.

6.1.2 Tipā ir vismaz viens variants un viena versija.

6.2. Varianti

6.2.1. "Variants" ir viena tipa transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi konstrukcijas raksturlielumi:

- a) virsbūves veids, kā minēts 2. papildinājumā (pabeigtiem un vairākos posmos pabeigtiem transportlīdzekļiem);
- b) pabeigtības pakāpe (piemēram, pabeigts/nepabeigts/vairākos posmos pabeigts);
- c) piekares koncepcija (tērauda, pneimatiskā vai hidrauliskā piekare);
- d) šādi tehniskie raksturlielumi:
 - i) pagarināma vai nepagarināma šasija;
 - ii) kravas platformas augstums (piekabe ar standarta augstuma, zemu, pusaugstu utt. rāmi).

6.3. Versijas

6.3.1. "Versija" ir viena varianta transportlīdzekļu grupa, kurā transportlīdzekļiem kopīgi šādi raksturlielumi:

- a) tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa;
- b) Direktīvas 96/53/EK I pielikuma 3.2. un 3.3. punktā minētie apakšiedalījumi vai apakšiedalījumu kombinācijas, kurās ietilpst attālums starp divām secīgām asīm, kas veido grupu;
- c) šādas asu definīcijas:
 - i) paceļamās asis (skaits un novietojums);
 - ii) atslogojuma asis (skaits un novietojums);
 - iii) vadāmās asis (skaits un novietojums).

7. Visām transportlīdzekļu kategorijām kopējas prasības

7.1. Ja transportlīdzekļa maksimālā masa vai sēdvietu skaits vai abi šie aspekti ļauj transportlīdzekli klasificēt vairākās kategorijās, izgatavotājs var izvēlēties, kuras transportlīdzekļu kategorijas kritērijus izmantot, nosakot variantus un versijas.

7.1.1. Piemēri:

- a) atbilstoši transportlīdzekļa "A" maksimālajai masai tam var piešķirt tipa apstiprinājumu kā N_1 (3,5 tonnas) un N_2 (4,2 tonnas) kategorijas transportlīdzeklim. Tādā gadījumā N_1 kategorijā minētos parametrus var izmantot arī attiecībā uz transportlīdzekli, kas ietilpst N_2 kategorijā (vai otrādi);
- b) atbilstoši transportlīdzekļa "B" sēdvietu skaitam (7+1 vai 10+1) tam var piešķirt tipa apstiprinājumu kā M_1 un M_2 kategorijas transportlīdzeklim, un M_1 kategorijā minētos parametrus var izmantot arī attiecībā uz transportlīdzekli, kas ietilpst M_2 kategorijā (vai otrādi).

7.2. N kategorijas transportlīdzeklim var būt tipa apstiprinājums saskaņā ar attiecīgi M_1 vai M_2 kategorijas noteikumiem, ja vairāku posmu tipa apstiprināšanas procedūras nākamajā posmā to paredzēts pārveidot par šīs kategorijas transportlīdzekli.

7.2.1. Šī iespēja pieļaujama tikai attiecībā uz nepabeigtiem transportlīdzekļiem.

Šādus transportlīdzekļus apzīmē ar īpašu varianta kodu, ko tiem piešķir bāzes transportlīdzekļa izgatavotājs.

7.3. Tipu, variantu un versiju apzīmējumi.

7.3.1. Izgatavotājs katru transportlīdzekļa tipu, variantu un versiju apzīmē ar burtciparu kodu, ko veido latīņu burti un/vai arābu cipari.

Var izmantot iekavas un defises, ja ar tām neaizstāj burtus un ciparus.

7.3.2. Šā koda kopējais apzīmējums ir TVV – tipa/varianta/versijas kods.

7.3.3. Ar TVV kodu skaidri un viennozīmīgi apzīmē tehnisko raksturlielumu unikālu kombināciju saskaņā ar šā pielikuma B daļā minētajiem kritērijiem.

7.3.4. Viens un tas pats izgatavotājs tipa apzīmēšanai var izmantot vienu kodu, ja transportlīdzekļa tipu var klasificēt divās vai vairākās kategorijās.

7.3.5. Viens un tas pats izgatavotājs tipa apzīmēšanai neizmanto vienu un to pašu kodu vairāk kā vienam tipa apstiprinājumam tajā pašā transportlīdzekļu kategorijā.

7.4. TVV kodā izmantojamo rakstzīmju skaits

7.4.1. Rakstzīmju skaits nepārsniedz:

- a) 15 rakstzīmes transportlīdzekļa tipa kodam;
- b) 25 rakstzīmes viena varianta kodam;
- c) 35 rakstzīmes vienas versijas kodam.

7.4.2. TVV kodā izmantojamo rakstzīmju maksimālais kopskaits ir 75 rakstzīmes.

7.4.3. Izmantojot visu TVV kodu, starp tipa, varianta un versijas apzīmējumu atstāj atstarpi.

Šāda TVV piemērs: 159AF[...atstarpe]0054[...atstarpe]977K(BE).

C DAĻA

Virsbūves tipu definīcijas

0. Vispārīgi noteikumi

- 0.1. Virsbūves tipu, kas minēts I pielikuma 9. iedaļā un III pielikuma 1. daļā, kā arī virsbūves kodu, kurš minēts IX pielikuma 38. punktā, norāda, izmantojot kodus.

Kodu saraksts galvenokārt attiecas uz pabeigtiem un vairākos posmos pabeigtiem transportlīdzekļiem.

- 0.2. M kategoriju transportlīdzekļu virsbūves kodu veido divi burti, kas norādīti 1. un 2. iedaļā.
- 0.3. N un O kategoriju transportlīdzekļu virsbūves kodu veido divi burti, kas norādīti 3. un 4. iedaļā.
- 0.4. Vajadzības gadījumā (jo īpaši attiecīgi 3.1. un 3.6. punktā un 4.1.–4.4. punktā minētajiem virsbūves tipiem) burtus papildina divi cipari.
- 0.4.1. Ciparu saraksts norādīts šā pielikuma 2. papildinājumā.
- 0.5. Virsbūves tips, kas jāizmanto speciālajiem transportlīdzekļiem, ir saistīts ar attiecīgā transportlīdzekļa kategoriju.

1. M₁ kategorijas transportlīdzekļi

Atsauce	Kods	Nosaukums	Definīcija
1.1.	AA	Sedans	Transportlīdzeklis saskaņā ar ISO standarta 3833:1977 3.1.1.1. punktā izmantoto definīciju, aprīkots ar vismaz četriem sānu logiem.
1.2.	AB	Hečbeks	Sedans, kā noteikts 1.1. punktā, ar durvīm transportlīdzekļa aizmugurē.
1.3.	AC	Universālis	Transportlīdzeklis saskaņā ar ISO standarta 3833:1977 3.1.1.4. punktā izmantoto definīciju.
1.4.	AD	Kupeja	Transportlīdzeklis saskaņā ar ISO standarta 3833:1977 3.1.1.5. punktā izmantoto definīciju.
1.5.	AE	Kabriolets	Transportlīdzeklis saskaņā ar ISO standarta 3833:1977 3.1.1.6. punktā izmantoto definīciju. Kabriolets var būt bez durvīm.
1.6.	AF	Plašlietojuma transportlīdzeklis	Transportlīdzeklis, izņemot AG un AA–AE grupas transportlīdzekļus, kas paredzēts cilvēku un viņu bagāžas un reizēm kravu pārvadāšanai vienā nodalījumā.
1.7.	AG	Kravas universālis	Transportlīdzeklis saskaņā ar ISO standarta 3833:1977 3.1.1.4.1. punktā izmantoto definīciju. Taču bagāžas nodalījumam jābūt pilnīgi atdalītam no pasažieru nodalījuma. Turklāt transportlīdzekļa vadītāja sēdvietas atskaites punktam nav jābūt vismaz 750 mm virs transportlīdzekļa balstvirsmas.

2. M₂ vai M₃ kategorijas transportlīdzekļi

Atsauce	Kods	Nosaukums	Definīcija
2.1.	CA	Vienstāva transportlīdzeklis	Transportlīdzeklis, kurā cilvēkiem paredzētās vietas izkārtotas vienā līmenī vai tā, ka tās neveido divus vienu virs otra novietotus līmeņus.
2.2.	CB	Divstāvu transportlīdzeklis	Transportlīdzeklis saskaņā ar Direktīvas 2001/85/EK I pielikuma 2.1.6. punktā izmantoto definīciju.
2.3.	CC	Vienstāva posmains transportlīdzeklis	Transportlīdzeklis saskaņā ar Direktīvas 2001/85/EK I pielikuma 2.1.3. punktā izmantoto definīciju, ar vienu stāvu.
2.4.	CD	Divstāvu posmains transportlīdzeklis	Transportlīdzeklis saskaņā ar Direktīvas 2001/85/EK I pielikuma 2.1.3.1. punktā izmantoto definīciju.

Atsauce	Kods	Nosaukums	Definīcija
2.5.	CE	Vienstāva transportlīdzeklis ar zemu grīdu	Transportlīdzeklis saskaņā ar Direktīvas 2001/85/EK I pielikuma 2.1.4. punktā izmantoto definīciju, ar vienu stāvu.
2.6.	CF	Divstāvu transportlīdzeklis ar zemu grīdu	Transportlīdzeklis saskaņā ar Direktīvas 2001/85/EK I pielikuma 2.1.4. punktā izmantoto definīciju, ar diviem stāviem.
2.7.	CG	Posmains vienkārtstāva transportlīdzeklis ar zemu grīdu	Transportlīdzeklis, kurā apvienoti 2.3. un 2.5. punktā minētie tehniskie raksturlielumi.
2.8.	CH	Posmains divstāvu transportlīdzeklis ar zemu grīdu	Transportlīdzeklis, kurā apvienoti 2.4. un 2.6. punktā minētie tehniskie raksturlielumi.
2.9.	CI	Vienstāva transportlīdzeklis bez jumta	Transportlīdzeklis, kam pilnīgi vai daļēji nav jumta.
2.10.	CJ	Divstāvu transportlīdzeklis bez jumta	Transportlīdzeklis, kam nav jumta virs visa augšējā stāva vai tā daļas.
2.11.	CX	Autobusa šasija	Nepabeigts transportlīdzeklis, kam ir tikai šasijas sliedes vai samontētas caurules, spēka pārvads un tilti un ko paredzēts pabeigt ar transporta uzņēmuma vajadzībām pielāgotu virsbūvi.

3. N₁, N₂ vai N₃ kategorijas mehāniskie transportlīdzekļi

Atsauce	Kods	Nosaukums	Definīcija
3.1.	BA	Kravas automobilis	Transportlīdzeklis, kas projektēts un būvēts tikai vai galvenokārt kravu pārvadāšanai. Tas var arī vilkt piekabi.
3.2.	BB	Autofurgons	Kravas automobilis ar apvienotu transportlīdzekļa vadītāja kabīni un kravas nodalījumu.
3.3.	BC	Seglu vilcējs	Velkošs transportlīdzeklis, kas projektēts un būvēts tikai vai galvenokārt puspiekabju vilkšanai.
3.4.	BD	Vilcējauto	Velkošs transportlīdzeklis, kas projektēts un būvēts tikai tādu piekabju vilkšanai, kas nav puspiekabes.
3.5.	BE	Pikaps	Transportlīdzeklis, kura maksimālā masa nepārsniedz 3 500 kg un sēdvietas un kravas nodalījums nav apvienoti.
3.6.	BX	Šasija ar kabīni vai šasija ar pārsegu	Nepabeigts transportlīdzeklis, kam ir tikai kabīne (pabeigta vai nepabeigta), šasijas sliedes, spēka pārvads un tilti un ko paredzēts pabeigt ar transporta uzņēmuma vajadzībām pielāgotu virsbūvi.

4. O kategorijas transportlīdzekļi

Atsauce	Kods	Nosaukums	Definīcija
4.1.	DA	Puspiekabe	Piekabe, kas projektēta un būvēta savienošanai ar seglu vilcēju vai autovilciena ratiņiem un ievērojama vertikāla slogojuma radīšanai uz velkošo transportlīdzekļu vai autovilciena ratiņiem. Transportlīdzekļu savienošanai jāizmanto sakabe, ko veido pulka un seglu iekārta.
4.2.	DB	Piekabe ar jūgstieņa sakabi	Piekabe, kam ir vismaz divas asis, no kurām viena ir vadāmā ass, un kas: a) ir aprīkota ar jūgstieņa sakabi, kura var pārvietoties vertikāli (attiecībā pret piekabi); b) iedarbojas uz velkošo transportlīdzekļu ar statisku vertikālu slogojumu, kas nepārsniedz 100 daN.

Atsauce	Kods	Nosaukums	Definīcija
4.3.	DC	Centrālass piekabe	Piekabe, kuras ass(-is) ir novietota(-as) tuvu transportlīdzekļa smaguma centram (kad tas ir vienmērīgi noslogots) tā, lai tikai neliels statisks vertikāls slogojums, kas nepārsniedz 10 % no slogojuma, kurš atbilst piekabe maksimālajai masai, vai 1 000 daN liels slogojums (izvēloties mazāko no šiem lielumiem) tiktu pārnesti uz velkošo transportlīdzekli.
4.4.	DE	Piekabe ar stingrā savienojuma jūgstieni	<p>Piekabe ar vienu asi vai vienu asu grupu, kas ir aprīkota ar jūgstieni un atbilstoši savai konstrukcijai pārnes uz velkošo transportlīdzekli statisku slogojumu, kurš nepārsniedz 4 000 daN, un kas neatbilst centrālasu piekabe definīcijai.</p> <p>Transportlīdzekļu savienošanai neizmanto sakabi, ko veido pulka un segļu iekārta.</p>

1. papildinājums

Procedūra, lai pārbaudītu, vai transportlīdzekli var klasificēt kā bezceļu transportlīdzekli

0. Vispārīgas prasības

- 0.1. Lai transportlīdzekli klasificētu kā bezceļu transportlīdzekli, piemēro šajā papildinājumā aprakstīto procedūru.

1. Ģeometrisko mērījumu testu nosacījumi

- 1.1. M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļi ir nenoslogoti, ar piecdesmitās procentiles vīrieša manekenu transportlīdzekļa vadītāja sēdekļi un nokomplektēti ar dzeses šķidrumu, eļļām, degvielu, instrumentiem un rezerves riteni (ja komplektācijā ir oriģinālā aprīkojuma izgatavotāja iekārtas).

Manekenu var aizstāt ar līdzīgu ierīci, kam ir tāda pati masa.

- 1.2. Transportlīdzekļus, izņemot 1.1. punktā minētos transportlīdzekļus, noslogo līdz to tehniski pieļaujamajai maksimālajai pilnajai masai.

Masas sadalījums pa asīm attiecībā uz atbilstību attiecīgajiem kritērijiem atbilst sliktākajam scenārijam.

- 1.3. Prototipa transportlīdzekļi nodod tehniskajam dienestam, ievērojot 1.1. vai 1.2. punktā minētos nosacījumus. Transportlīdzeklis ir nekustīgs, un tā riteņi ir neitrālā stāvoklī.

Virsmā, uz kuras veic mērījumus, ir pēc iespējas līdzena un horizontāla (tās slīpums nepārsniedz 0,5 %).

2. Priekšējās un pakalējās pārkāres leņķa un garenpārgājības leņķa mērījumi

- 2.1. Priekšējās pārkāres leņķi mēra saskaņā ar 6.10. punktu ISO standartā 612:1978.

- 2.2. Pakalējās pārkāres leņķi mēra saskaņā ar 6.11. punktu ISO standartā 612:1978.

- 2.3. Garenpārgājības leņķi mēra saskaņā ar 6.9. punktu ISO standartā 612:1978.

- 2.4. Mērot pakalējās pārkāres leņķi, pakalējās drošības konstrukcijas ar regulējamu augstumu var noregulēt augšējā stāvoklī.

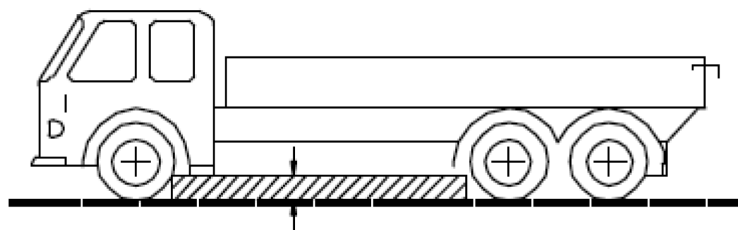
- 2.5. Ieteikums, kas minēts 2.4. punktā, nav jāsaprot kā pienākums aprīkot bāzes transportlīdzekli ar oriģinālā aprīkojuma pakalējo drošības konstrukciju. Taču bāzes transportlīdzekļa izgatavotājs informē nākamā posma izgatavotāju par to, ka ar pakalējo drošības konstrukciju aprīkotam transportlīdzeklim ir jāatbilst prasībām par pakalējās pārkāres leņķi.

3. Klirensa mērījumi

- 3.1. Garenpārgājības klirens

- 3.1.1. "Garenpārgājības klirens" ir īsākais attālums starp zemes plakni un transportlīdzekļa zemāko fiksēto punktu.

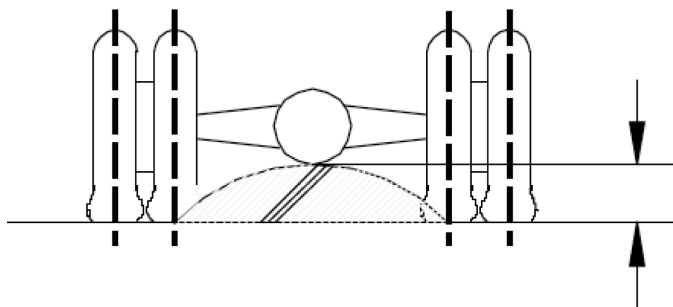
Piemērojot šo definīciju ņem vērā attālumu starp priekšējo asu grupas pēdējo asi un pakalējo asu grupas pirmo asi.



3.1.2. Transportlīdzekļa nekustīgās daļas nedrīkst projicēties attēla ieēnotajā zonā.

3.2. Klīrenss zem viena tilta

3.2.1. "Klīrenss zem viena tilta" ir attālums zem tāda apļa arkas augstākā punkta, kurš iziet caur vienas ass riteņu (iekšējo, ja transportlīdzeklim ir dubultriepas) riepu protektora nospiedumu centram un pieskaras transportlīdzekļa zemākajam fiksētajam punktam starp riteņiem.



3.2.2. Vajadzības gadījumā klīrensu mēra katrai no vairākām asu grupas asīm.

4. Kāpumspēja

4.1. "Kāpumspēja" ir transportlīdzekļa spēja pārvarēt kāpumus.

4.2. Lai pārbaudītu nepabeigtu un pabeigtu M₂, M₃, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļu kāpumspēju, veic testus.

4.3. Testējamo prototipa transportlīdzekli testē tehniskais dienests.

4.4. Pēc izgatavotāja lūguma un saskaņā ar XVI pielikumā minētajiem nosacījumiem transportlīdzekļa tipa kāpumspēju var pierādīt, veicot virtuālu testēšanu.

5. Testēšanas nosacījumi un novērtēšanas kritērijs

5.1. Līdz 2014. gada 31. oktobrim piemēro Direktīvas 97/27/EC I pielikuma 7.5. iedaļā izklāstītos nosacījumus.

No 2014. gada 1. novembra piemēro testēšanas nosacījumus, kas pieņemti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 661/2009 ⁽¹⁾ 14. pantu.

5.2. Transportlīdzeklis pārvar kāpumu, braucot ar vienmērīgu ātrumu, bez riteņu garenslīdes un sānslīdes.

⁽¹⁾ OV L 200, 31.7.2009., 1. lpp.

2. papildinājums

Cipari, ko pievieno kodiem, ar kuriem apzīmē dažādus virsbūves veidus

- 01 Kravas platforma
 - 02 Bortu transportlīdzeklis
 - 03 Furgons
 - 04 Kondicionēta virsbūve ar izolētām sienām un aprīkojumu iekšējās temperatūras uzturēšanai
 - 05 Kondicionēta virsbūve ar izolētām sienām bez aprīkojuma iekšējās temperatūras uzturēšanai
 - 06 Virsbūve ar tentu
 - 07 Noņemama (maināma) virsbūve
 - 08 Konteinervedējs
 - 09 Transportlīdzeklis ar āķveida pacelāju
 - 10 Izgāzējs
 - 11 Cisternauto
 - 12 Bīstamo kravu vešanai paredzēts cisternauto
 - 13 Lopvedējs
 - 14 Transportlīdzekļu vedējs
 - 15 Betonmaisītājs
 - 16 Betonsūknētājs
 - 17 Kokvedējs
 - 18 Atkritumu savācējs
 - 19 Ielu slaucītājs un tīrītājs un novadcauru tīrītājs
 - 20 Kompresorauto
 - 21 Laivu vedējs
 - 22 Planieru vedējs
 - 23 Transportlīdzekļi, ko izmanto kā mazumtirdzniecības veikalus vai preču standus
 - 24 Autoevakuators
 - 25 Transportlīdzeklis ar kāpnēm
 - 26 Celtnauto (izņemot II pielikuma A daļas 5. iedaļā minēto autoceltni)
 - 27 Strēles pacelājs
 - 28 Stabu licējs
 - 29 Piekabe ar zemu grīdu
 - 30 Stikla lokšņu vedējs
 - 31 Ugunsdzēsējauto
 - 99 Virsbūve, kas nav iekļauta šajā sarakstā”
-

II PIELIKUMS

Direktīvas 2007/46/EK IV pielikumu groza šādi:

- 1) direktīvas IV pielikuma nosaukumu aizstāj ar nosaukumu **“TRANSPORTLĪDZEKĻU EK TIPA APSTIPRINĀJUMA PIEŠĶIRŠANAS PRASĪBAS”**;
- 2) direktīvas IV pielikuma I daļas 43. punktu aizstāj ar šādu:

“43	Pretšļakatu ierīces	Direktīva 91/226/EEK	L 103, 23.4.1991., 5. lpp.					x	x	x	x	x	x	x”
-----	---------------------	----------------------	-------------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

- 3) direktīvas IV pielikuma papildinājuma nosaukumu aizstāj ar nosaukumu **“EK tipa apstiprinājuma prasības mazās sērijās ražotiem M₁ kategorijas transportlīdzekļiem saskaņā ar 22. pantu”**.

III PIELIKUMS

Direktīvas 2007/46/EK IX pielikumu groza šādi:

- 1) atbilstības sertifikāta parauga iedaļā "2. puse – N₂ kategorijas transportlīdzekļi (pabeigti transportlīdzekļi un vairākos posmos pabeigti transportlīdzekļi)" 31. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

"31. Paceļamās(-o) ass(-u) novietojums: (...)";

- 2) atbilstības sertifikāta parauga iedaļā "2. puse – N₃ kategorijas transportlīdzekļi (pabeigti transportlīdzekļi un vairākos posmos pabeigti transportlīdzekļi)" 31. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

"31. Paceļamās(-o) ass(-u) novietojums: (...)";

- 3) atbilstības sertifikāta parauga iedaļā "2. puse – O₁ un O₂ kategorijas transportlīdzekļi (pabeigti transportlīdzekļi un vairākos posmos pabeigti transportlīdzekļi)" 31. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

"31. Paceļamās(-o) ass(-u) novietojums: (...)";

- 4) atbilstības sertifikāta parauga iedaļā "2. puse – O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļi (pabeigti transportlīdzekļi un vairākos posmos pabeigti transportlīdzekļi)" 31. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

"31. Paceļamās(-o) ass(-u) novietojums: (...)";

- 5) atbilstības sertifikāta parauga iedaļā "2. puse – N₂ kategorijas transportlīdzekļi (nepabeigti transportlīdzekļi)" 31. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

"31. Paceļamās(-o) ass(-u) novietojums: (...)";

- 6) atbilstības sertifikāta parauga iedaļā "2. puse – N₃ kategorijas transportlīdzekļi (nepabeigti transportlīdzekļi)" 31. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

"31. Paceļamās(-o) ass(-u) novietojums: (...)";

- 7) atbilstības sertifikāta parauga iedaļā "2. puse – O₁ un O₂ kategorijas transportlīdzekļi (nepabeigti transportlīdzekļi)" 31. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

"31. Paceļamās(-o) ass(-u) novietojums: (...)";

- 8) atbilstības sertifikāta parauga iedaļā "2. puse – O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļi (nepabeigti transportlīdzekļi)" 31. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

"31. Paceļamās(-o) ass(-u) novietojums: (...)";

- 9) paskaidrojumus attiecībā uz IX pielikumu groza šādi:

- a) pēdējo teikumu a) paskaidrojumā svīturo;
b) pievieno šādu teikumu, ar ko papildina e) paskaidrojumu:

"Centrālās piekabe ar vienu asi norāda horizontālo attālumu starp sakabes ierīces vertikālo asi un piekabe ass centru."

IV PIELIKUMS

Direktīvas 2007/46/EK XI pielikumu groza šādi:

1) direktīvas XI pielikuma 2. papildinājuma 43. punktu aizstāj ar šādu:

“43.	Pretšļakatu ierīces	Direktīva 91/226/EEK					x	x	x	x	x	x	x”
------	---------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

2) direktīvas XI pielikuma 4. papildinājuma 43. punktu aizstāj ar šādu:

“43.	Pretšļakatu ierīces	Direktīva 91/226/EEK					x	x	x	x	x	x	x”
------	---------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

3) pēc 5. papildinājuma pirms iedaļas “Burtu skaidrojumi” iekļauj šādu 6. papildinājumu:

“6. papildinājums

Sevišķi lielas kravnesības piekabes

Punkts	Priekšmets	Atsauce uz normatīvo aktu	O ₄ kategorijas piekabe
3.	Degvielas tvertnes/pakaļējā drošības konstrukcija	Direktīva 70/221/EEK	X
4.	Pakaļējās numura zīmes vieta	Direktīva 70/222/EEK	X
5.	Stūrēšanas spēks	Direktīva 70/311/EEK	X
9.	Bremzēšana	Direktīva 71/320/EEK	X
10.	Radiotraucējumi (elektromagnētiskā savietojamība)	Direktīva 72/245/EEK	X
18.	Obligātās plāksnītes	Direktīva 76/114/EEK	X
20.	Gaismas ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšana	Direktīva 76/756/EEK	A + N
21.	Atstarotāji	Direktīva 76/757/EEK	X
22.	Kontūrlukturi, priekšējie (sānu) gabarītlukturi, aizmugurējie (sānu) gabarītlukturi, bremžu lukturi, sānu gabarītlukturi, dienas gaitas lukturi	Direktīva 76/758/EEK	X
23.	Virzienrādītāji	Direktīva 76/759/EEK	X
24.	Pakaļējās numura zīmes apgaismojuma lukturi	Direktīva 76/760/EEK	X
28.	Pakaļējie miglas lukturi	Direktīva 77/538/EEK	X
29.	Atpakaļgaitas lukturi	Direktīva 77/539/EEK	X
36.	Apsildīšanas ierīces	Direktīva 2001/56/EK	Neattiecas
42.	Sānu drošības konstrukcija	Direktīva 89/297/EEK	A
43.	Pretšļakatu ierīces	Direktīva 91/226/EEK	A

Punkts	Priekšmets	Atsauce uz normatīvo aktu	O ₄ kategorijas piekabe
46.	Riepas	Direktīva 92/23/EEK	I
48.	Masa un gabarīti	Direktīva 97/27/EK	X
50.	Sakabes	Direktīva 94/20/EK	X
63.	Vispārējās drošības prasības	Regula (EK) Nr. 661/2009	Attiecas daļēji

4) iedaļu "Burtu skaidrojumi" groza šādi:

a) L punkta tekstu aizstāj ar šādu:

"L: piemēro vienīgi sēdekļiem, kas paredzēti parastam lietojumam, transportlīdzeklim braucot pa ceļu. Aizmugures sēdvietām jābūt aprīkotām vismaz ar klēpja drošības jostu stiprinājumiem. Sēdekļus, kas nav paredzēti lietošanai, transportlīdzeklim braucot pa ceļu, lietotājiem skaidri norāda ar piktogrammu vai zīmi ar attiecīgu tekstu.";

b) pēc punkta "Neattiecas" iekļauj šādu punktu:

"Attiecas daļēji: šo normatīvo aktu piemēro daļēji. Precīzu piemērošanas jomu nosaka Regulas (EK) Nr. 661/2009 īstenošanas pasākumos.";

c) pēc H punkta iekļauj šādu punktu:

"I: riepām jābūt tipa apstiprinājumam saskaņā ar ANO EEK Noteikumu Nr. 54 prasībām arī tad, ja transportlīdzekļa maksimāli pieļaujamais aprēķina ātrums nepārsniedz 80 km/h.

Vienojoties ar riepu izgatavotāju, kravnesību var pielāgot saskaņā ar piekabes maksimāli pieļaujamo aprēķina ātrumu."

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 679/2011

(2011. gada 14. jūlijs)

par grozījumiem Komisijas Regulā (EK) Nr. 1974/2006, ar ko paredz sīki izstrādātus piemērošanas noteikumus Padomes Regulai (EK) Nr. 1698/2005 par atbalstu lauku attīstībai no Eiropas Lauksaimniecības fonda lauku attīstībai (ELFLA)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2005. gada 20. septembra Regulu (EK) Nr. 1698/2005 par atbalstu lauku attīstībai no Eiropas Lauksaimniecības fonda lauku attīstībai (ELFLA) ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 91. pantu,

tā kā:

- (1) Ar Regulu (EK) Nr. 1698/2005 tika izveidots vienots tiesiskais regulējums atbalstam lauku attīstībai no Eiropas Lauksaimniecības fonda lauku attīstībai (ELFLA) visā Savienībā. Minētais regulējums ir papildināts ar īstenošanas noteikumiem, kas noteikti Komisijas Regulā (EK) Nr. 1974/2006 ⁽²⁾. Ņemot vērā Lauku attīstības programmu īstenošanā gūto pieredzi un radušās problēmas, ir jāmaina daži minētās regulas noteikumi un jāievieš dažas papildu normas īstenošanai.
- (2) Darbības sakarā ar atjaunojamās enerģijas ražošanu lauksaimniecības uzņēmumos atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1698/2005 26. pantam var neietilpt Līguma 42. panta darbības jomā. Lai nodrošinātu atbilstību valsts atbalsta normām lauksaimniecībā, ir būtu jāpieņem īpaši noteikumi par ieguldījumiem atjaunojamās enerģijas ražošanā lauksaimniecības uzņēmumos.
- (3) Regulas (EK) Nr. 1974/2006 27. panta 12. punktā ir noteikts, ka agrovides vai dzīvnieku labturības saistību korekcija var būt arī saistību piemērošanas ilguma pagarinājums. Lai izvairītos no pārklāšanās ar nākamo programmu plānošanas periodu, tādai korekcijai būtu jābūt ierobežotai ar tā piemaksu perioda beigām, uz kuru attiecas 2013. gada maksājuma pieprasījums.
- (4) Regulas (EK) Nr. 1698/2005 47. pantā ir noteikts, ka meža vides saistības pēc vispārīga noteikuma ir jāuzņemas uz laiku no pieciem līdz septiņiem gadiem. Lai izvairītos no situācijas, kad atjaunotas saistības pārklājas

ar nākamo programmu plānošanas periodu, būtu jānosaka, ka dalībvalstis var atļaut šādas saistības pagarināt līdz tā piemaksu perioda beigām, uz kuru attiecas 2013. gada maksājuma pieprasījums.

- (5) Regulas (EK) Nr. 1698/2005 62. panta 1. punkta b) apakšpunkts nosaka, ka lēmumu pieņemšanas līmenī saimnieciskajiem un sociālajiem partneriem, kā arī citiem pilsoniskās sabiedrības pārstāvjiem jāveido vismaz 50 % no vietējās partnerības. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka vietējās rīcības grupas atbilst šai minimālajai proporcijai arī attiecībā uz balsošanu, lai novērstu publiskā sektora dominēšanu lēmumu pieņemšanā. Bez tam būtu jānodrošina, ka projektu veicinātāji nevar ietekmēt lēmumu par projektu atlasīšanu. Tādēļ būtu jāizveido efektīvi drošības pasākumi, lai izvairītos no interešu konfliktiem attiecībā uz projektu pieteikumu vērtēšanu un balsošanu par tiem. Lēmumu pieņemšanas pārredzamība būtu jāgarantē ar pietiekamu pamanāmību.
- (6) Regulas (EK) Nr. 1974/2006 38. panta 2. punktā ir noteikta iespēja maksāt avansu par vietējo rīcības grupu darbības izmaksām. Ir pierādījies, ka nolūkā nodrošināt vietējo rīcības grupu naudas plūsmas vajadzības ir nepieciešams paplašināt iespēju maksāt avansus, kas sedz izmaksas, kuras saistās ar Regulas (EK) Nr. 1698/2005 63. panta c) punktā minēto prasmju apguvi un teritorijas aktivizēšanas pasākumiem.
- (7) Regulas (EK) Nr. 1974/2006 44. panta 3. punkts ļauj dalībvalstīm veikt īpašus pasākumus, lai nodrošinātu, ka nebūtiskas saimniecības stāvokļa pārmaiņas nav iemesls neatbilstīgiem rezultātiem saistībā ar uzņemtajām saistībām sakarā ar saņēmēja pienākumu atmaksāt atbalstu gadījumā, ja saistību nepārņem saimniecības daļas pārņēmējs. Lai nodrošinātu tiesisko noteiktību, būtu jādefinē, ko nozīmē nebūtiskas pārmaiņas gadījumā, kad samazinās saimniecības platība.
- (8) Regulas (EK) Nr. 1974/2006 46. pantā ir noteikta pārskatīšanas klauzula gadījumiem, kad tiek grozīta atsevišķu pasākumu bāzes līnija. Pārskatīšanas klauzula būtu jānosaka arī gadījumiem, kad jaunas agrovides, labturības vai meža vides saistības, kas uzņemtas uz laiku no pieciem līdz septiņiem gadiem, laika ziņā pārsniedz kārtējo programmu plānošanas periodu – lai izvairītos no nekonsekvenču saistībā ar tiesisko un politisko regulējumu, kas jānosaka laikposmam pēc kārtējā programmu plānošanas perioda.

⁽¹⁾ OV L 277, 21.10.2005., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 368, 23.12.2006., 15. lpp.

- (9) Lai precizētu Regulas (EK) Nr. 1974/2006 52. panta 1. punkta piemērošanu, būtu jānosaka pamats, uz kura piemēro līdzfinansēšanas likmi finanšu inženierijas gadījumā.
- (10) Attiecībā uz garantijas fondiem saistībā ar Regulas (EK) Nr. 1974/2006 IV nodaļas 1. iedaļas 3. apakšiedaļā noteikto finanšu inženieriju būtu jānosaka papildu detaļas metodei, pēc kuras aprēķina darbības attiecināmās izmaksas, kas attiecas uz tādu iekļaušanos – lai nodrošinātu Savienības resursu visefektīvāko izmantojumu.
- (11) Atzīstot lauku attīstības specifiku, kas pēc būtības ir saistīta ar atbalstīto darbību mazo apjomu, nolūkā maksimizēt finanšu inženierijas rīka sviras efektu ir nepieciešams precizēt to resursu atkārtotu izmantošanu, kas programmu plānošanas periodā atgriežas finanšu inženierijas darbībā, kā arī nošķirt to no atkārtotas izmantošanas pēc pēdējā datuma, kad var pretendēt uz lauku attīstības programmas atbalstu.
- (12) Ņemot vērā dažu mežsaimniecības ieguldījumu raksturu un to, ka maksājumi dažos gadījumos var būt saistīti ar platību, būtu jābūt iespējai izmantot standarta izmaksu aprēķinu kā alternatīvu uz rēķiniem balstītajai sistēmai, ko izmanto atbalsta līmeņa noteikšanai pasākumam, kas minēts Regulas (EK) Nr. 1698/2005 27. pantā. Tādēļ attiecīgi būtu jākorrigē Regulas (EK) Nr. 1974/2006 53. panta 1. punkts.
- (13) Regulas (EK) Nr. 1974/2006 54. panta 1. punktā ir noteikti nosacījumi, ar kuriem ieguldījumu natūrā var uzskatīt par attiecināmiem izdevumiem. Pašreizējā veidā 54. panta 1. punktā ieguldījumi natūrā tiek uzskatīti par attiecināmiem vienīgi ieguldījumu darbībās. Pieredze rāda, ka šis nosacījums pārāk ierobežo pasākumu efektīvu īstenošanu. Tādēļ būtu jānosaka, ka ieguldījumi natūrā var būt attiecināmi attiecībā uz visiem darbības veidiem.
- (14) Regulas (EK) Nr. 1974/2006 55. pants nosaka noteikumu kopumu attiecināmo izdevumu noteikšanai ieguldījumu darbībās. Lai šā panta īstenošanu padarītu vēl skaidrāku, no attiecināmajiem izmaksām būtu nepārprotami jāizslēdz tiesību uz maksājumiem iegāde. Būtu arī jāprecizē, ka ieguldījumi, kas atjauno lauksaimnieciskās ražošanas potenciālu pēc dabas katastrofām, to rakstura dēļ ir attiecināmie izdevumi.
- (15) Lai palielinātu avansu ietekmi saistībā ar pašreizējo finanšu krīzi, pienācīgi ņemot vērā reģionālo pašvaldību īpašo lomu lauku attīstības politikas īstenošanā, arī reģio-
- nālajām pašvaldībām būtu jāpiešķir iespēja izdarīt Regulas (EK) Nr. 1974/2006 56. pantā paredzētos avansa maksājumus.
- (16) Lai atvieglinātu ieguldījumu projektu īstenošanu pašreizējās ekonomikas un finanšu krīzes apstākļos, avansa maksājumu maksimālais apjoms ieguldījumiem 2009. un 2010. gadā tika palielināts līdz 50 %. Ņemot vērā ekonomikas un finanšu krīzes negatīvās ietekmes turpināšanos, šis paaugstinātais apjoms būtu jāpatur spēkā līdz programmu plānošanas perioda beigām. Lai nodrošinātu nepārtrauktību Lauku attīstības programmu īstenošanā no 2010. gada beigām līdz šīs regulas spēkā stāšanās brīdim, attiecīgais noteikums būtu jāpiemēro ar atpakaļejošu spēku no 2011. gada 1. janvāra.
- (17) Ņemot vērā lauku attīstības projektu relatīvi mazo apjomu un šo projektu grūtības iegūt bankas garantijas avansa maksājumiem, būtu jāveic pasākumi, kas šīs garantijas ļauj aizstāt ar valsts iestāžu rakstveida garantijām.
- (18) Lai avansus vislabāk izmantotu, garantiju atlaišanas brīža noteikšanai būtu jābūt kompetentās maksājumu aģentūras ziņā.
- (19) Tāpēc attiecīgi būtu jāgroza Regula (EK) Nr. 1974/2006.
- (20) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Lauksaimniecības un lauku attīstības komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 1974/2006 groza šādi:

- 1) regulā iekļauj šādu 16.a pantu:

“16.a pants

Izpildot Regulas (EK) Nr. 1698/2005 26. pantu, ja ieguldījumi tiek izdarīti siltumenerģijas un/vai elektroenerģijas ražošanā no atjaunojamiem avotiem lauksaimniecības uzņēmumos, atjaunojamās enerģijas ražošanas iekārtas ir tiesīgas pretendēt uz atbalstu tikai tad, ja to ražošanas jauda nepārsniedz siltumenerģijas un elektroenerģijas kopējo gada vidējo enerģijas patēriņu attiecīgajā lauksaimniecības uzņēmumā, ieskaitot tā māsaimniecību.”

Ja tiek izdarīti ieguldījumi biodegvielas ražošanā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/28/EK (*) nozīmē lauksaimniecības uzņēmumos, atjaunojamās enerģijas ražošanas iekārtas ir tiesīgas pretendēt uz atbalstu tikai tad, ja to ražošanas jauda nepārsniedz gada vidējo transporta degvielas patēriņu attiecīgajā lauksaimniecības uzņēmumā.

(*) OV L 140, 5.6.2009., 16. lpp.;

2) regulas 27. panta 12. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Šāda korekcija var būt arī saistību piemērošanas ilguma pagarinājums. Pagarinājums nedrīkst pārsniegt laikposmu, uz kuru attiecas 2013. gada maksājuma pieprasījums.”;

3) regulā iekļauj šādu 32.a pantu:

“32.a pants

Regulas (EK) Nr. 1698/2005 47. panta izpildes vajadzībām dalībvalstis var ļaut meža vides saistības pagarināt līdz tā laikposma beigām, uz kuru attiecas 2013. gada maksājuma pieprasījums.”;

4) regulas 37. pantam pievieno šādu punktu:

“5. Regulas (EK) Nr. 1698/2005 62. panta 4. punkta izpildes vajadzībām vietējo rīcības grupu lēmumu pieņemšanas struktūru lēmumi par projektu atlasīti tiek pieņemti balsojot, turklāt saimnieciskajiem un sociālajiem partneriem, kā arī citiem pilsoniskās sabiedrības pārstāvjiem ir vismaz 50 % balsu, kā noteikts minētās regulas 62. panta 1. punkta b) apakšpunktā. Attiecībā uz lēmumu pieņemšanas procesu projektu atlases sakarā ir jāievēro piemērotas normas, kas garantē pārredzamību un novērš interešu konflikta situācijas.”;

5) regulas 38. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Dalībvalstis pēc pieprasījuma var maksāt avansu vietējām rīcības grupām. Avansa apjoms nepārsniedz 20 % no valsts atbalsta, kas saistīts ar Regulas (EK) Nr. 1698/2005 63. panta c) punktā norādītajām izmaksām, un tā izmaksāšanas priekšnoteikums ir bankas garantija vai līdzvērtīga garantija, kas atbilst 110 % no avansa apjoma. Garantiju atļauj ne vēlāk kā vietējās attīstības stratēģijas slēgšanas brīdī.

Komisijas Regulas (ES) Nr. 65/2011 (*) 24. panta 6. punktu nepiemēro pirmajā daļā minētajiem maksājumiem.

(*) OV L 25, 28.1.2011., 8. lpp.”;

6) regulas 44. panta 3. punktam pievieno šādu daļu:

“Ja saimniecības platība samazinās par ne vairāk kā 10 % no platības, uz kuru attiecas saistības, tad pirmās daļas izpildes vajadzībām uzskata, ka stāvoklis mainās nedaudz.”;

7) regulas 46. pantam pievieno šādu daļu:

“Sākot no 2012. gada, nosaka pārskatīšanas klauzulu saistībām, kas atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1698/2005 39., 40. un 47. pantam uzņemtas uz laiku no pieciem līdz septiņiem gadiem un turpinās pēc kārtējā programmu plānošanas perioda beigām, lai tās būtu iespējams pielāgot nākamā programmu plānošanas perioda tiesiskajam regulējumam. Tomēr dalībvalstis var nolemt ieviest tādu pārskatīšanas klauzulu jau 2011. gadā. Otro daļu piemēro arī attiecībā uz šo daļu.”;

8) regulas 52. pantu aizstāj ar šādu:

“52. pants

1. Attiecībā uz šīs regulas 51. pantā minētajām finanšu inženierijas darbībām izdevumi, ko paziņo Komisijai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1290/2005 26. panta 3. punkta a) apakšpunktu, ir kopējie izdevumi, kas radušies, izveidojot šādus fondus vai ieguldot tajos līdzekļus.

Tomēr, veicot atlikuma maksājumus un slēdzot lauku attīstības programmas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1290/2005 28. pantu, attiecināmie izdevumi ir kopsumma, ko veido:

a) maksājumi ieguldījumiem uzņēmumos no katra attiecīgā fonda vai visas sniegtās garantijas, ieskaitot summas, ko garantiju fondi paredzējuši kā garantijas;

b) attiecināmās pārvaldības izmaksas.

Piemērojamā līdzfinansējuma apmērs atbilst tā pasākuma līdzfinansējuma apmēram, kurā fonds izdara iemaksu. Ja fonds izdara iemaksas vairākos pasākumos ar atšķirīgu līdzfinansējuma apmēru, šo apmēru piemēro proporcionāli attiecīgajiem attiecināmajiem izdevumiem.

Starpību starp ELFLA ieguldījumu, kas faktiski iemaksāts atbilstīgi pirmajai daļai, un attiecināmajiem izdevumiem saskaņā ar otrās daļas a) vai b) apakšpunktu, noskaidro, ņemot vērā programmas īstenošanas pēdējā gada pārskatu. Minētajā pārskatā ietilpst vajadzīgā detalizētā finansiālā informācija.

2. Ja ELFLA līdzfinansē darbības, kas aptver garantijas fondus atmaksājamiem ieguldījumiem atbilstīgi šās regulas 50. pantam, tiek veikta pienācīga iepriekšēja paredzamo zaudējumu novērtēšana, ņemot vērā tābrīža tirgus praksi attiecībā uz līdzīgām darbībām saistībā ar attiecīgo ieguldījumu veidu un attiecīgo tirgu. Paredzamo zaudējumu novērtējumu var pārskatīt, ja pārskatīšanu attaisno turpmākie tirgus apstākļi. Garantiju apmaksai atvēlētie resursi atspoguļo šādu novērtējumu.

3. Resursus, kas nodoti atpakaļ darbībai programmu plānošanas perioda laikā no fondu veiktajiem ieguldījumiem vai paliek pāri pēc garantijas piešķiršanas, no jauna izmanto fonds saskaņā ar šās regulas 51. panta 6. punktā minēto finansēšanas līgumu vai noskaidro saistībā ar gada pārskatu. Pēc pēdējās dienas, kad var pretendēt uz lauku attīstības programmas atbalstu, resursus, kas nodoti atpakaļ darbībai no fondu veiktajiem ieguldījumiem vai palikuši pāri pēc visu garantiju apmaksas, attiecīgās dalībvalstis izlieto atsevišķu uzņēmumu labā.

Procentus, ko rada maksājumi no lauku attīstības programmām fondos, izmanto saskaņā ar pirmo daļu;

9) regulas 53. panta 1. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Attiecīgā gadījumā dalībvalstis var noteikt Regulas (EK) Nr. 1698/2005 27., 31., 37.–41. un 43.–49. pantā paredzētā atbalsta līmeni, pamatojoties uz standarta izmaksām un standarta pieņēmumiem par neiegūtajiem ienākumiem.”;

10) regulas 54. panta 1. punkta pirmās daļas ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Ieguldījumi natūrā no publiska vai privāta atbalsta saņēmēja, proti, tādu preču vai pakalpojumu piegāde, par kuriem neveic skaidras naudas maksājumus, kurus apstiprina rēķini vai līdzvērtīgi apliecinājoši dokumenti, var uzskatīt par attiecināmiem izdevumiem, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:”;

11) regulas 55. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Lauksaimniecības ieguldījumu gadījumā uz ieguldījumu atbalstu nevar pretendēt lauksaimnieciskās ražošanas tiesību, tiesību uz maksājumiem, dzīvnieku un viengadīgo augu iegāde un pēdējo stādīšana.

Ieguldījumi vienkāršā aizstāšanā nav attiecināmie izdevumi.

Tomēr gadījumos, kad saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1698/2005 20. panta b) punkta vi) apakšpunktu tiek atjaunots lauksaimniecības ražošanas potenciāls, kam kaitējumu nodarījušas dabas katastrofas, izdevumi, kas saistīti ar dzīvnieku iegādi, un ieguldījumi aizstāšanā var būt attiecināmi izdevumi.”;

12) regulas 56. pantu aizstāj ar šādu:

“56. pants

1. Atkāpjoties no Regulas (ES) Nr. 65/2011 24. panta 6. punkta dalībvalstis pēc pieprasījuma var maksāt avansu ieguldījumu atbalsta saņēmējiem. Attiecībā uz publiskiem saņēmējiem tādu avansu var maksāt vietējām pašvaldībām un to apvienībām, reģionālajām pašvaldībām un publisko tiesību subjektiem.

2. Avansu apjoms nepārsniedz 50 % no valsts atbalsta, kas saistīts ar ieguldījumu, un tā izmaksāšanas priekšnoteikums ir bankas garantija vai līdzvērtīgs nodrošinājums, kas atbilst 110 % no avansa apjoma.

Izkārtojums, ko sniedz valsts iestādes garantija, tiek uzskatīts par līdzvērtīgu pirmajā daļā minētajai garantijai, ja iestāde apņemas samaksāt garantijas segto summu gadījumā, ja netiek konstatētas tiesības uz izmaksāto avansu.

3. Garantiju var atlaist, tiklīdz kompetentā iestāde konstatē, ka faktisko izdevumu apjoms, kas atbilst ar ieguldījumu saistītajam valsts atbalstam, pārsniedz avansa apjomu.”

2. pants

Šī regula stājas spēkā trešajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Regulas 1. panta 12. punktu attiecībā uz Regulas (EK) Nr. 1974/2006 56. panta 2. punkta pirmo daļu piemēro no 2011. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 14. jūlijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
José Manuel BARROSO

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 680/2011

(2011. gada 14. jūlijs),

ar ko nosaka maksimāli pieļaujamo budžeta apjomu 2011. gadam attiecībā uz dažām tiešā atbalsta shēmām, kas paredzētas Padomes Regulā (EK) Nr. 73/2009

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2009. gada 19. janvāra Regulu (EK) Nr. 73/2009, ar ko paredz kopējus noteikumus tiešā atbalsta shēmām saskaņā ar kopējo lauksaimniecības politiku un izveido dažas atbalsta shēmas lauksaimniekiem, kā arī groza Regulas (EK) Nr. 1290/2005, (EK) Nr. 247/2006, (EK) Nr. 378/2007 un atceļ Regulu (EK) Nr. 1782/2003⁽¹⁾, un jo īpaši tās 51. panta 2. punkta pirmo daļu, 69. panta 3. punktu, 87. panta 3. punktu, 123. panta 1. punktu, 128. panta 1. punkta otro daļu un 2. punkta otro daļu, kā arī tās 131. panta 4. punktu,

tā kā:

- (1) Tām dalībvalstīm, kuras 2011. gadā īsteno Regulas (EK) Nr. 73/2009 III sadaļā paredzēto vienotā maksājuma shēmu, katram no regulas 52., 53. un 54. pantā minētajiem maksājumiem būtu jānosaka maksimāli pieļaujамais budžeta apjoms 2011. gadam.
- (2) Tām dalībvalstīm, kuras 2011. gadā izmanto Regulas (EK) Nr. 73/2009 87. pantā minēto iespēju, būtu jānosaka maksimāli pieļaujамais budžeta apjoms 2011. gadam attiecībā uz tiešajiem maksājumiem, kas izslēgti no vienotā maksājuma shēmas.
- (3) Tām dalībvalstīm, kuras 2011. gadā izmanto Regulas (EK) Nr. 73/2009 69. panta 1. punktā vai 131. panta 1. punktā minētās iespējas, būtu jānosaka maksimāli pieļaujамais budžeta apjoms 2011. gadam attiecībā uz īpašo atbalstu, kas minēts Regulas (EK) Nr. 73/2009 III sadaļas 5. nodaļā.
- (4) Ar Regulas (EK) Nr. 73/2009 69. panta 4. punktu resursi, kurus var izmantot jebkādiem saistītajiem pasākumiem, kuri paredzēti 68. panta 1. punkta a) apakšpunkta i), ii), iii) un iv) punktā un 68. panta 1. punkta b) un e) apakšpunktā, ir ierobežoti līdz 3,5 % no valstij noteiktā maksimālā daudzuma, kas minēts tās pašas regulas 40. pantā. Skaidrības labad Komisijai būtu jāpublicē maksimālais apjoms, kas izriet no dalībvalstu paziņotajām summām saistībā ar attiecīgajiem pasākumiem.

- (5) Atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 73/2009 69. panta 6. punkta a) apakšpunktam summas, kas aprēķinātas saskaņā ar minētās regulas 69. panta 7. punktu, ir noteiktas III pielikumā Komisijas 2009. gada 29. oktobra Regulai (EK) Nr. 1120/2009, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus par to, kā īstenot vienotā maksājuma shēmu, kura paredzēta III sadaļā Padomes Regulā (EK) Nr. 73/2009⁽²⁾. Skaidrības labad Komisijai būtu jāpublicē dalībvalstu paziņotās summas, kuras tās plāno izmantot saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 73/2009 69. panta 6. punkta a) apakšpunktu.
- (6) Skaidrības labad būtu jāpublicē vienotā maksājuma shēmas maksimāli pieļaujамais budžets 2011. gadam, kura summa ir aprēķināta, maksimāli pieļaujamos apjomus, kas minēti Regulas (EK) Nr. 73/2009 52., 53., 54., 68 un 87. pantā, atskaitot no tās pašas regulas VIII pielikumā minētajiem maksimāli pieļaujамajiem apjomiem. Summa, ko atskaita no minētā VIII pielikuma, lai finansētu īpašo atbalstu, kas paredzēts Regulas (EK) Nr. 73/2009 68. pantā, atbilst starpībai starp īpašā atbalsta kopējo summu, ko paziņojušas dalībvalstis, un summām, kas paziņotas, lai finansētu īpašo atbalstu saskaņā ar tās pašas regulas 69. panta 6. punkta a) apakšpunktu. Ja dalībvalsts, kas īsteno vienotā maksājuma shēmu, nolemj piešķirt atbalstu, kas minēts 68. panta 1. punkta c) apakšpunktā, summai, kas paziņota Komisijai, ir jābūt iekļautai vienotā maksājuma shēmas maksimāli pieļaujамajā budžeta apjomā, jo šis atbalsts tiek sniegts kā vienības vērtības palielinājums un/vai palielinot lauksaimnieka tiesību uz maksājumu skaitu.
- (7) Attiecībā uz tām dalībvalstīm, kas 2011. gadā īsteno Regulas (EK) Nr. 73/2009 V sadaļas 2. nodaļā paredzēto vienotā platībmaksājuma shēmu, gada finansiālie piešķirumi būtu jānosaka saskaņā ar minētās regulas 123. panta 1. punktu.
- (8) Skaidrības labad būtu jāpublicē līdzekļu maksimālās summas, kas pieejamas dalībvalstīm, kuras piemēro vienotā platībmaksājuma shēmu, lai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 73/2009 126. pantu 2011. gadā piešķirtu atsevišķos maksājumus par cukuru, kas noteikti, pamatojoties uz dalībvalstu ziņojumiem.
- (9) Skaidrības labad būtu jāpublicē līdzekļu maksimālās summas, kas pieejamas dalībvalstīm, kuras piemēro vienotā platībmaksājuma shēmu, lai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 73/2009 127. pantu 2011. gadā piešķirtu atsevišķos maksājumus par augļiem un dārzeņiem, kas noteikti, pamatojoties uz dalībvalstu ziņojumiem.

⁽¹⁾ OV L 30, 31.1.2009., 16. lpp.⁽²⁾ OV L 316, 2.12.2009., 1. lpp.

- (10) Attiecībā uz dalībvalstīm, kuras piemēro vienotā platīb-maksājuma shēmu, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 73/2009 128. panta 1. un 2. punktu būtu jāpublicē maksimāli pieļaujamais budžeta apjoms 2011. gadam attiecībā uz pārejas posma maksājumiem par augļiem un dārzeņiem 2011. gadā, kurš noteikts, pamatojoties uz dalībvalstu ziņojumiem.
- (11) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Tiešo maksājumu pārvaldības komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Regulas (EK) Nr. 73/2009 51. panta 2. punktā minētais maksimāli pieļaujamais budžeta apjoms 2011. gadam ir noteikts šīs regulas I pielikumā.
2. Regulas (EK) Nr. 73/2009 87. panta 3. punktā minētais maksimāli pieļaujamais budžeta apjoms 2011. gadam ir noteikts šīs regulas II pielikumā.
3. Regulas (EK) Nr. 73/2009 69. panta 3. punktā un 131. panta 4. punktā minētais maksimāli pieļaujamais budžeta apjoms 2011. gadam ir noteikts šīs regulas III pielikumā.
4. Regulas (EK) Nr. 73/2009 68. panta 1. punkta a) apakš-punkta i), ii), iii) un iv) punktā un 68. panta 1. punkta b) un e) apakšpunktā minētais maksimāli pieļaujamais budžeta apjoms 2011. gadam ir noteikts šīs regulas IV pielikumā.

5. Summas, ko dalībvalstis var izmantot saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 73/2009 69. panta 6. punkta a) apakšpunktu, lai segtu īpašo atbalstu, kas paredzēts tās pašas regulas 68. panta 1. punktā, ir noteiktas šīs regulas V pielikumā.

6. Regulas (EK) Nr. 73/2009 III sadaļā minētais vienotā maksājuma shēmas maksimāli pieļaujamais budžeta apjoms 2011. gadam ir noteikts šīs regulas VI pielikumā.

7. Regulas (EK) Nr. 73/2009 123. panta 1. punktā minētie gada finansiālie piešķirumi 2011. gadam ir noteikti šīs regulas VII pielikumā.

8. Čehijai, Ungārijai, Latvijai, Lietuvai, Polijai, Rumānijai un Slovākijai pieejamais maksimālais finansējuma apjoms, lai piešķirtu Regulas (EK) Nr. 73/2009 126. pantā minēto atsevišķo maksājumu par cukuru 2011. gadā, ir noteikts šīs regulas VIII pielikumā.

9. Čehijai, Ungārijai, Polijai un Slovākijai pieejamais maksimālais finansējuma apjoms, lai piešķirtu Regulas (EK) Nr. 73/2009 127. pantā minēto atsevišķo maksājumu par augļiem un dārzeņiem 2011. gadā, ir noteikts šīs regulas IX pielikumā.

10. Regulas (EK) Nr. 73/2009 128. panta 1. punkta otrajā daļā un 2. punktā minētais maksimāli pieļaujamais budžeta apjoms 2011. gadam ir noteikts šīs regulas X pielikumā.

2. pants

Šī regula stājas spēkā septītajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 14. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
José Manuel BARROSO

I PIELIKUMS

Maksimāli pieļaujамais budžeta apjoms tiešajiem maksājumiem, kas piešķirami saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 73/2009 52., 53. un 54. pantu

2011. kalendārais gads

(tūkstošos EUR)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Piemaksa par aitām un kazām		855					21 892		600	
Papildpiemaksa par aitām un kazām							7 184		200	
Piemaksa par zīdītājgovīm	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Papildpiemaksa par zīdītājgovīm	19 389		26 000			99	9 462			
Īpašā piemaksa par liellopiem		33 085						10 077		37 446
Kaušanas piemaksa par pieaugušiem lopiem			47 175				8 657			
Kaušanas piemaksa par teļiem	6 384		560				946			
Tomāti – 54. panta 1. punkts				4 017			16 667			
Augļi un dārzeņi, izņemot tomātus – 54. panta 2. punkts				33 025	850					

II PIELIKUMS

Maksimāli pieļaujamais budžeta apjoms tiešajiem maksājumiem, kas piešķirami saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 73/2009 87. pantu

2011. kalendārais gads

(tūkstošos EUR)

	Spānija	Francija	Itālija	Nīderlande	Portugāle	Somija
- Atbalsts par sēklām	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

III PIELIKUMS

Maksimāli pieļaujamais budžeta apjoms Regulas (EK) Nr. 73/2009 68. panta 1. punktā paredzētajam īpašajam atbalstam

2011. kalendārais gads

(tūkstošos EUR)

Dalībvalsts	
Beļģija	6 389
Bulgārija	19 326
Čehija	31 826
Dānija	15 800
Vācija	2 000
Igaunija	1 253
Īrija	25 000
Grieķija	108 000
Spānija	247 865
Francija	456 600
Itālija	316 950
Latvija	5 130
Lietuva	9 503
Ungārija	77 290
Nīderlande	21 965
Austrija	11 900
Polija	40 800
Portugāle	32 411
Rumānija	25 545
Slovēnija	11 699
Slovākija	11 000
Somija	47 555
Zviedrija	3 434
Apvienotā Karaliste	29 800

Piezīme: dalībvalstu paziņotās summas 68. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētā atbalsta piešķiršanai, kas ir iekļautas vienotā maksājuma shēmas maksimāli pieļaujamajā budžeta apjomā.

Grieķija: 30 000 tūkstoši EUR

Slovēnija: 4 800 tūkstoši EUR

IV PIELIKUMS

Maksimāli pieļaujamais budžeta apjoms atbalstam, kas paredzēts Regulas (EK) Nr. 73/2009 68. panta 1. punkta a) apakšpunkta i), ii), iii) un iv) punktā un 68. panta 1. punkta b) un e) apakšpunktā

2011. kalendārais gads

(tūkstošos EUR)

Dalībvalsts	
Beļģija	6 389
Bulgārija	19 326
Čehija	31 826
Dānija	4 300
Vācija	2 000
Igaunija	1 253
Īrija	25 000
Grieķija	78 000
Spānija	178 265
Francija	272 600
Itālija	147 950
Latvija	5 130
Lietuva	9 503
Ungārija	46 164
Nīderlande	14 000
Austrija	11 900
Polija	40 800
Portugāle	19 510
Rumānija	25 545
Slovēnija	6 899
Slovākija	11 000
Somija	47 555
Zviedrija	3 434
Apvienotā Karaliste	29 800

V PIELIKUMS

Summas, ko dalībvalstis izmanto saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 73/2009 69. panta 6. punkta a) apakšpunktu, lai segtu īpašo atbalstu, kas paredzēts minētās regulas 68. panta 1. punktā

2011. kalendārais gads

(tūkstošos EUR)

Dalībvalsts	
Beļģija	6 389
Dānija	15 800
Īrija	23 900
Grieķija	70 000
Spānija	144 200
Francija	74 000
Itālija	144 900
Nīderlande	21 965
Austrija	11 900
Portugāle	21 700
Slovēnija	4 800
Somija	4 762

VI PIELIKUMS

**Maksimāli pieļaujамais budžeta apjoms vienotā maksājuma shēmai
2011. kalendārais gads**

(tūkstošos EUR)

Dalībvalsts	
Beļģija	508 479
Dānija	997 381
Vācija	5 769 994
Īrija	1 339 421
Grieķija	2 223 798
Spānija	4 676 132
Francija	7 477 752
Itālija	4 048 143
Luksemburga	37 679
Malta	4 726
Nīderlande	852 443
Austrija	676 748
Portugāle	435 505
Slovēnija	105 247
Somija	521 080
Zviedrija	724 349
Apvienotā Karaliste	3 946 682

VII PIELIKUMS

Vienotā platībmaksājuma shēmas gada finansiālie piešķirumi
2011. kalendārais gads

(tūkstošos EUR)

Dalībvalsts	
Bulgārija	400 035
Čehija	667 365
Igaunija	80 656
Kipra	40 902
Latvija	111 260
Lietuva	289 729
Ungārija	958 593
Polija	2 280 455
Rumānija	877 278
Slovākija	292 357

VIII PIELIKUMS

Maksimālais finansējuma apjoms, kas dalībvalstīm pieejams, lai piešķirtu Regulas (EK) Nr. 73/2009 126. pantā
minētos atsevišķos maksājumus par cukuru

2011. kalendārais gads

(tūkstošos EUR)

Dalībvalsts	
Čehija	44 245
Latvija	3 308
Lietuva	10 260
Ungārija	41 010
Polija	159 392
Rumānija	5 051
Slovākija	19 289

IX PIELIKUMS

Maksimālais finansējuma apjoms, kas dalībvalstīm pieejams, lai piešķirtu Regulas (EK) Nr. 73/2009 127. pantā minēto atsevišķo maksājumu par augļiem un dārzeņiem

2011. kalendārais gads

(tūkstošos EUR)

Dalībvalsts	
Čehija	414
Ungārija	4 756
Polija	6 715
Slovākija	690

X PIELIKUMS

Maksimāli pieļaujamais budžeta apjoms Regulas (EK) Nr. 73/2009 128. pantā paredzētajiem pārejas posma maksājumiem augļu un dārzeņu nozarē

2011. kalendārais gads

(tūkstošos EUR)

Dalībvalsts	Kipra	Rumānija	Slovākija
Tomāti – 128. panta 1. punkts		869	335
Augļi un dārzeņi, izņemot tomātus, – 128. panta 2. punkts	3 359		

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 681/2011**(2011. gada 14. jūlijs),****ar ko nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2007. gada 22. oktobra Regulu (EK) Nr. 1234/2007, ar ko izveido lauksaimniecības tirgu kopīgu organizāciju un paredz īpašus noteikumus dažiem lauksaimniecības produktiem (Vienotā TKO regula) ⁽¹⁾,ņemot vērā Komisijas 2011. gada 7. jūnija Īstenošanas regulu (ES) Nr. 543/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Padomes Regulas (EK) Nr. 1234/2007 piemērošanai attiecībā uz augļu un dārzeņu un pārstrādātu augļu un dārzeņu nozari ⁽²⁾, un jo īpaši tās 136. panta 1. punktu,

tā kā:

Īstenošanas regulā (ES) Nr. 543/2011, piemērojot Urugvajas kārtas daudzpusējo tirdzniecības sarunu iznākumu, paredzēti kritēriji, pēc kuriem Komisija nosaka standarta importa vērtības minētās regulas XVI pielikuma A daļā norādītajiem produktiem no trešām valstīm un laika periodiem,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Standarta importa vērtības, kas minētas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 543/2011 136. pantā, ir tādas, kā norādīts šīs regulas pielikumā.

2. pants

Šī regula stājas spēkā 2011. gada 15. jūlijā.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 14. jūlijā

*Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektors
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ*

⁽¹⁾ OV L 299, 16.11.2007., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 157, 15.6.2011., 1. lpp.

PIELIKUMS

Standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Valstu nomenklatūra, kas paredzēta Komisijas Regulā (EK) Nr. 1833/2006 (OV L 354, 14.12.2006., 19. lpp.). Kods "ZZ" nozīmē "citas izcelsmes vietas".

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 682/2011**(2011. gada 14. jūlijs)****par minimālā muitas nodokļa noteikšanu pirmajai konkursa kārtai saskaņā ar konkursa procedūru,
kas uzsākta ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 634/2011**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2007. gada 22. oktobra Regulu (EK) Nr. 1234/2007, ar ko izveido lauksaimniecības tirgu kopīgu organizāciju un paredz īpašus noteikumus dažiem lauksaimniecības produktiem (Vienotā TKO regula) ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 187. pantu saistībā ar tās 4. pantu,

tā kā:

- (1) Ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 634/2011 ⁽²⁾ tika izsludināts pastāvīgs konkurss 2010./2011. tirdzniecības gadam attiecībā uz cukura ar KN kodu 1701 importu, kuram piemēro pazemināto muitas nodokli.
- (2) Atbilstīgi Īstenošanas regulas (ES) Nr. 634/2011 6. pantam Komisijai jāpieņem lēmums par to, vai noteikt minimālo muitas nodokli attiecīgajam astoņciparu KN kodam, vai arī nenoteikt, ņemot vērā konkrētajā konkursa kārtā saņemtos piedāvājumus.
- (3) Ņemot vērā piedāvājumus, kas saņemti pirmajā konkursa kārtā, minimālais muitas nodoklis būtu jānosaka tikai dažiem astoņciparu kodiem, kuri attiecas uz cukuru ar KN kodu 1701, bet pārējiem astoņciparu kodiem, kuri

attiecas uz cukuru ar minēto KN kodu, minimālais muitas nodoklis nebūtu jānosaka.

- (4) Lai nekavējoties dotu signālu tirgum un nodrošinātu šā pasākuma efektīvu pārvaldību, šai regulai būtu jāstājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
- (5) Lauksaimniecības tirgu kopīgās organizācijas pārvaldības komiteja nav sniegusi atzinumu tās priekšsēdētāja noteiktajā termiņā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Attiecībā uz pirmo konkursa kārtu, kura paredzēta saskaņā ar Īstenošanas regulā (ES) Nr. 634/2011 izsludināto konkursa procedūru un kuras iesniegšanas termiņš beidzās 2011. gada 13. jūlijā, minimālais muitas nodoklis ir vai nav noteikts astoņciparu kodiem, kas attiecas uz cukuru ar KN kodu 1701, atbilstīgi šīs regulas pielikumam.

2. pants

Šī regula stājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 14. jūlijā

*Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektors
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ*

⁽¹⁾ OV L 299, 16.11.2007., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 170, 30.6.2011., 21. lpp.

PIELIKUMS

Minimālais muitas nodoklis

(EUR par tonnu)

Astoņciparu KN kods	Minimālais muitas nodoklis
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

(—) minimālais muitas nodoklis nav noteikts (visi piedāvājumi noraidīti)

(X) nav iesniegts neviens piedāvājums

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS

(2011. gada 14. jūlijs),

ar kuru attiecībā uz Direktīvas 2007/46/EK pielikumu grozījumiem labo Direktīvu 2010/19/ES, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/226/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, lai dažu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju pretšļakatu ierīces pielāgotu tehnikas attīstībai

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2011/415/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīvu 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 39. panta 2. punktu,

tā kā:

(1) Pieņemot Komisijas 2010. gada 9. marta Direktīvu 2010/19/ES, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/226/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, lai dažu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju pretšļakatu ierīces pielāgotu tehnikas attīstībai ⁽²⁾, pieļauta kļūda. Ar Direktīvu 2010/19/ES ieviestas saskaņotas prasības attiecībā uz pretšļakatu ierīcēm visām transportlīdzekļu kategorijām, uz kurām attiecas Padomes Direktīva 91/226/EEK ⁽³⁾. Tādējādi, lai pielāgotos tehnikas attīstībai, ar minēto direktīvu grozīja arī Direktīvas 2007/46/EK IV un XI pielikumu. Ar Komisijas 2008. gada 7. oktobra Regulu (EK) Nr. 1060/2008, ar kuru aizstāj I, III, IV, VI, VII, XI un XV pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportli-

dzeļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) ⁽⁴⁾, minētos pielikumus aizstāja, tos grozīja ar vairākām regulām, tāpēc to turpmākie grozījumi arī jāizdara ar regulu. Tāpēc skaidrības labad ir lietderīgi labot Direktīvu 2010/19/ES.

(2) Tāpēc jāsvītro Direktīvas 2010/19/ES 2. pants.

(3) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Tehniskā komiteja mehānisko transportlīdzekļu jautājumos,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Direktīvas 2010/19/ES 2. pantu svītro.

2. pants

Šis lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Briselē, 2011. gada 14. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 72, 20.3.2010., 17. lpp.

⁽³⁾ OV L 103, 23.4.1991., 5. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 292, 31.10.2008., 1. lpp.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS

(2011. gada 14. jūlijs),

ar ko apstiprina konkrētas grozītās dzīvnieku slimību un zoonožu izskaušanas un uzraudzības programmas 2011. gadam un groza Lēmumu 2010/712/ES attiecībā uz Savienības finansiālo ieguldījumu konkrētām programmām, kas apstiprinātas ar minēto lēmumu

(izziņots ar dokumenta numuru C(2011) 4993)

(2011/416/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

(5) Slovākija iesniedza trakumsērgas izskaušanas grozīto programmu, lai pēc šīs slimības gadījumu konstatēšanas Polijas pierobežas apgabalos paplašinātu zonu, kurā tiek izplatītas ēsmas.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2009. gada 25. maija Lēmumu 2009/470/EK par izdevumiem veterinārijas jomā ⁽¹⁾ un jo īpaši tā 27. panta 5. un 6. punktu,

(6) Polija un Somija iesniedza trakumsērgas izskaušanas grozītās programmas, lai tajās iekļautu orālās vakcinācijas pasākumus to trešo valstu konkrētos apgabalos, kuras robežojas ar Savienību, ar nolūku pasargāt Savienību no trakumsērgas ienešanas, inficētiem savvaļas dzīvniekiem šķērsojot kopējās robežas.

tā kā:

(1) Lēmumā 2009/470/EK noteiktas procedūras, ar ko regulēt Savienības finansiālo ieguldījumu programmām, kas paredzētas dzīvnieku slimību un zoonožu izskaušanai, kontrolei un uzraudzībai.

(7) Komisija ir izvērtējusi Spānijas, Polijas, Slovākijas un Somijas iesniegtās grozītās programmas gan no veterinārā, gan finansiālā viedokļa. Tika atzīts, ka šīs programmas atbilst attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem veterinārijas jomā, un jo īpaši Lēmumā 2008/341/EK izklāstītajiem kritērijiem.

(2) Komisijas 2008. gada 25. aprīļa Lēmumā 2008/341/EK, ar ko nosaka kādiem Kopienas kritērijiem atbilst valsts programmas par atsevišķu dzīvnieku slimību un zoonožu apkarošanu, kontroli un uzraudzību ⁽²⁾, paredzēts, ka dalībvalstu iesniegtajām programmām jāatbilst vismaz minētā lēmuma pielikumā noteiktajiem kritērijiem, lai tās varētu apstiprināt kā Savienības finanšu pasākumus.

(8) Tādēļ Spānijas, Polijas, Slovākijas un Somijas iesniegtās programmas būtu jāapstiprina.

(3) Komisijas 2010. gada 23. novembra Lēmumā 2010/712/ES, ar ko apstiprina tās gada un daudzgadu programmas un Savienības finansiālo ieguldījumu konkrētu dzīvnieku slimību un zoonožu izskaušanai, kontrolei un uzraudzībai, ko dalībvalstis iesniegušas 2011. gadam un turpmākajiem gadiem ⁽³⁾, apstiprinātas konkrētas valstu programmas un noteikta Savienības finansiālā ieguldījuma likme un maksimālais apmērs katrai programmai, ko iesniegušas dalībvalstis.

(9) Lēmumā 2010/712/ES paredzēts Savienības finansiālais ieguldījums Slovākijai tiem orālās vakcinācijas pasākumiem, kuri iekļauti gada programmā trakumsērgas izskaušanai minētajā dalībvalstī un kuri īstenoti kaimiņos esošo trešo valstu pierobežas apgabalos. Turklāt minētajā lēmumā paredzēts Savienības finansiālais ieguldījums Lietuvai tiem orālās vakcinācijas pasākumiem, kuri iekļauti daudzgadu programmā trakumsērgas izskaušanai minētajā dalībvalstī un kuri īstenoti kaimiņos esošo trešo valstu pierobežas apgabalos.

(4) Spānija iesniedza infekciozā katarālā drudža uzraudzības un izskaušanas grozīto programmu, lai pēc šīs slimības uzliesmojumiem dažos reģionos ieviestu obligāto vakcināciju pret 8. serotipu.

(10) Tādēļ ir lietderīgi paredzēt Savienības finansiālo ieguldījumu arī tām Polijas un Somijas trakumsērgas izskaušanas programmu daļām, kuras īsteno to kaimiņos esošo trešo valstu pierobežas apgabalos, kas robežojas ar Savienību.

⁽¹⁾ OV L 155, 18.6.2009., 30. lpp.

⁽²⁾ OV L 115, 29.4.2008., 44. lpp.

⁽³⁾ OV L 309, 25.11.2010., 18. lpp.

(11) Polijas un Somijas iesniegto trakumsērgas izskaušanas grozīto programmu apstiprināšana ietekmē summu, kas minētajām dalībvalstīm vajadzīga šo programmu īstenošanai, kā apstiprināts saskaņā ar Lēmumu 2010/712/ES. Tādēļ būtu attiecīgi jākorrigē minētajā lēmumā noteiktā Savienības finansiālā ieguldījuma maksimālā summa, kas paredzēta trakumsērgas izskaušanas programmām Polijā un Somijā.

(12) Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza Lēmums 2010/712/ES.

(13) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Pārtikas aprites un dzīvnieku veselības pastāvīgās komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Ar šo laikposmam no 2011. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim apstiprina Spānijas 2011. gada 1. februārī iesniegto infekciozā katarālā drudža uzraudzības un izskaušanas grozīto programmu.

2. pants

Ar šo laikposmam no 2011. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim apstiprina Polijas 2011. gada 5. aprīlī, Slovākijas 2010. gada 13. decembrī un Somijas 2011. gada 12. aprīlī iesniegtās trakumsērgas izskaušanas grozītās programmas.

3. pants

Lēmuma 2010/712/ES 10. pantu groza šādi:

1) panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) nepārsniedz šādu summu:

- i) EUR 1 800 000 Bulgārijai;
- ii) EUR 620 000 Igaunijai;
- iii) EUR 1 450 000 Ungārijai;

iv) EUR 7 110 000 Polijai;

v) EUR 5 000 000 Rumānijai;

vi) EUR 700 000 Slovākijai;

vii) EUR 200 000 Somijai.”;

2) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Neatkarīgi no 2. un 3. punkta Savienības finansiālais ieguldījums Polijas, Slovākijas un Somijas programmu daļai, kas tiks īstenota ārpus Savienības teritorijas:

a) tiek piešķirts tikai orālo vakcīnu un ēsmu iegādes un izplatīšanas izmaksām;

b) ir 100 % apmērā un

c) nepārsniedz:

i) EUR 630 000 Polijai;

ii) EUR 250 000 Slovākijai;

iii) EUR 65 000 Somijai.”

4. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2011. gada 14. jūlijā

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
John DALLI

LABOJUMI**Labojums Padomes Lēmumā 2011/332/KĀDP (2011. gada 7. jūnijs), ar ko groza Lēmumu 2011/137/KĀDP par ierobežojošiem pasākumiem saistībā ar situāciju Lībijā**

(“Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis” L 149, 2011. gada 8. jūnijs)

10. lappusē 1. pantā, Lēmuma 2011/137/KĀDP 6. panta jaunā 2.a punkta tekstā:

tekstu: “2.a Aizliegums 1. punkta b) apakšpunktā minētajām personām vai vienībām darīt pieejamus līdzekļus, finanšu aktīvus vai citus saimnieciskos resursus, ciktāl tas attiecas uz ostu iestādēm, neliedz līdz 2011. gada 15. jūlijam pildīt līgumus, kas noslēgti pirms šā lēmuma stāšanās spēkā, izņemot līgumus par naftu, gāzi un rafinētiem produktiem.”

lasīt šādi: “2.a Aizliegums 1. punkta b) apakšpunktā minētajām personām vai vienībām darīt pieejamus līdzekļus, finanšu aktīvus vai citus saimnieciskos resursus, ciktāl tas attiecas uz ostu iestādēm, neliedz līdz 2011. gada 15. jūlijam pildīt līgumus, kas noslēgti pirms 2011. gada 7. jūnija, izņemot līgumus par naftu, gāzi un rafinētiem produktiem.”

Abonementa cenas 2011. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 100 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, papīra formātā + DVD, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 770 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, DVD, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 400 gadā
ES Oficiālā Vēstneša pielikums (S sērija) – Publiskā iepirkuma līgumu konkursi, DVD, viens izdevums nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 300 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, C sērija – Konkursi	valodā(-ās) saskaņā ar konkursu(-iem)	EUR 50 gadā

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša, kas iznāk oficiālajās Eiropas Savienības valodās, abonements ir pieejams 22 valodās. Tajā ir L sērija ("Tiesību akti") un C sērija ("Paziņojumi un informācija").

Katrai valodas versijai nepieciešams atsevišķs abonements.

Saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 920/2005, kas publicēta 2005. gada 18. jūnijā *Oficiālajā Vēstnesī* L 156, Eiropas Savienības iestādes uz zināmu laiku nesaista pienākums visus tiesību aktus sagatavot īru valodā un tos publicēt šajā valodā. Tādēļ *Oficiālā Vēstneša* izdevumus īru valodā var iegādāties atsevišķi.

Oficiālā Vēstneša pielikumu (S sērija – "Publiskā iepirkuma līgumu konkursi") var abonēt 23 oficiālo valodu versijās vienā daudzvalodu DVD formātā.

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša abonentiem ir tiesības saņemt dažādus *Oficiālā Vēstneša* pielikumus bez papildu samaksas. Abonentus informē par pielikumiem ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iekļautiem paziņojumiem lasītājiem.

Pārdošana un abonementi

Dažādus maksas periodiskos izdevumus, tādus kā *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*, var abonēt pie mūsu komerciālajiem izplatītājiem. To saraksts ir pieejams šādā tīmekļa vietnē:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) piedāvā tiešu bezmaksas piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem. Šajā vietnē iespējams iepazīties ar *Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi*, un tajā ir iekļauti arī līgumi, tiesību akti, tiesu prakse un sagatavošanā esošie tiesību akti.

Lai uzzinātu vairāk par Eiropas Savienību, skatīt: <http://europa.eu>

