

Dziennik Urzędowy

L 185

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 54

15 lipca 2011

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczególne przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010 ⁽¹⁾..... 1
- ★ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 678/2011 z dnia 14 lipca 2011 r. zastępujące załącznik II i zmieniające załączniki IV, IX i XI do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) ⁽¹⁾ 30
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 679/2011 z dnia 14 lipca 2011 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1974/2006 ustanawiające szczególne zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1698/2005 w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich przez Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) 57
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 680/2011 z dnia 14 lipca 2011 r. ustalające na rok 2011 pułapy budżetowe mające zastosowanie do określonych systemów wsparcia bezpośredniego przewidzianych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 73/2009..... 62
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 681/2011 z dnia 14 lipca 2011 r. ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw 72

Cena: 4 EUR

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 682/2011 z dnia 14 lipca 2011 r. w sprawie minimalnej stawki cła ustalonej w związku z pierwszym częściowym zaproszeniem do składania ofert w ramach postępowania o udzielenie zamówienia otwartego rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 634/2011 74

DECYZJE

2011/415/UE:

- ★ **Decyzja Komisji z dnia 14 lipca 2011 r. w sprawie sprostowania dyrektywy 2010/19/UE zmieniającej, w celu dostosowania do postępu technicznego w zakresie osłon przeciwrozpryskowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep, dyrektywę Rady 91/226/EWG i dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do zmiany załączników do dyrektywy 2007/46/WE ⁽¹⁾** 76

2011/416/UE:

- ★ **Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 14 lipca 2011 r. zatwierdzająca niektóre zmienione programy zwalczania i monitorowania chorób zwierząt i chorób odzwierzęcych na rok 2011 i zmieniająca decyzję 2010/712/UE w odniesieniu do wkładu finansowego Unii przeznaczonego na niektóre programy zatwierdzone tą decyzją (notyfikowana jako dokument nr C(2011) 4993)** 77

Sprostowania

- ★ **Sprostowanie do decyzji Rady 2011/332/WPZiB z dnia 7 czerwca 2011 r. zmieniającej decyzję 2011/137/WPZiB w sprawie środków ograniczających w związku z sytuacją w Libii (Dz.U. L 149 z 8.6.2011)**..... 79



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 677/2011

z dnia 7 lipca 2011 r.

ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) ⁽²⁾, w szczególności jego art. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Celem rozporządzenia (WE) nr 551/2004 jest wsparcie koncepcji stopniowo wzrastającej operacyjnej integracji przestrzeni powietrznej w kontekście wspólnej polityki transportowej oraz ustanowienie wspólnych procedur projektowania, planowania i zarządzania zapewniających sprawną i bezpieczną realizację zarządzania ruchem lotniczym. Funkcje sieciowe powinny służyć wspieraniu inicjatyw na poziomie krajowym oraz na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- (2) Funkcje sieciowe powinny mieć charakter „usługi świadczonej w interesie ogólnym” na potrzeby europejskiej sieci lotniczej i przyczyniającej się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego poprzez zapewnienie wymaganego poziomu skuteczności, zgodności i koordynacji działań, w tym działań mających zapewnić optymalne wykorzystanie ograniczonych zasobów.
- (3) Projektowanie europejskiej sieci tras oraz koordynowanie ograniczonych zasobów zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 551/2004 nie powinny naruszać zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz wymogów państw członkowskich związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym oraz kwestiami obronności, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004.
- (4) W decyzji nr 676/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie ram regulacyj-

nych dotyczących polityki spektrum radiowego we Wspólnocie Europejskiej (decyzja o spektrum radiowym) ⁽³⁾ określono ramy polityczne i prawne dla tego obszaru polityki.

- (5) Należy ustanowić bezstronną i kompetentną organizację (menedżera sieci), która będzie wykonywać zadania niezbędne dla realizacji funkcji sieciowych przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 551/2004.
- (6) Europejska sieć tras powinna być projektowana z myślą o optymalizacji tras zgodnie z koncepcją „od drzwi do drzwi” (*gate-to-gate*) we wszystkich fazach lotu, ze szczególnym uwzględnieniem efektywności lotów oraz aspektów ochrony środowiska.
- (7) Uznaje się prace Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz Eurocontrol w zakresie projektowania tras oraz zarządzania częstotliwościami i kodem transpondera radaru wtórnego (SSR), które powinny stanowić podstawę dalszej optymalizacji rozwoju i eksploatacji sieci na poziomie Unii.
- (8) Należy uszanować zobowiązania państw członkowskich względem ICAO w zakresie projektowania tras oraz zarządzania częstotliwościami i kodem transpondera SSR i powinny być one skuteczniej wdrażane w odniesieniu do sieci, przy koordynacji i wsparciu ze strony menedżera sieci.
- (9) Przeznaczenia częstotliwości radiowych dokonuje się w ramach Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU). Państwa członkowskie mają obowiązek zwracać uwagę na potrzeby lotnictwa cywilnego w tym zakresie, a następnie w optymalny sposób wykorzystywać zasoby częstotliwości przeznaczone na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego.
- (10) ICAO opracowała wytyczne, które mają znaczenie dla funkcji kodu transpondera SSR i funkcji częstotliwości radiowych, a także zarządza systemem rejestracji przydziałów częstotliwości na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego w europejskim regionie ICAO, koordynowanym obecnie przez Eurocontrol.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

⁽³⁾ Dz.U. L 108 z 24.4.2002, s. 1.

- (11) Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 nakłada wymóg przyjęcia szczegółowych przepisów wykonawczych obejmujących koordynację i harmonizację procesów i procedur mających na celu zwiększenie skuteczności zarządzania częstotliwością lotniczą oraz centralną funkcję koordynacji wczesnego rozpoznawania i zaspokajania potrzeb w zakresie częstotliwości, tak, aby wspierać projektowanie i działanie sieci.
- (12) Ponieważ zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM) stanowi integralną część funkcji sieciowych, niezbędne jest odpowiednie powiązanie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającym wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego⁽¹⁾.
- (13) Ponieważ skuteczność zarządzania siecią jest uzależniona od natychmiastowego uruchomienia funkcji sieciowych, państwa członkowskie powierzyły już Eurocontrol zadanie zarządzania przepływem ruchu lotniczego.
- (14) Korzystne jest powierzenie jednej organizacji zadania koordynacji różnych funkcji sieciowych celem rozwoju spójnych, zarówno w perspektywie krótko-, jak i długoterminowej, rozwiązań optymalizacyjnych na poziomie sieci, odpowiadających celom wyznaczonym w odniesieniu do skuteczności działania. Funkcje sieciowe powinny być realizowane przez menedżera sieci oraz na poziomach państw członkowskich i funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej zgodnie z zakresami obowiązków wyznaczonymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (15) Menedżer sieci powinien zajmować się aspektami planów, działań i wyników w zakresie zarządzania ruchem lotniczym (ATM) przez państwa członkowskie lub funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, w szczególności jeśli można oczekiwać, że ma to lub może mieć istotny wpływ na skuteczność działania sieci.
- (16) Wydarzenia związane z wybuchem wulkanu Eyjafjallajökull w kwietniu 2010 r. pokazały, że konieczne jest utworzenie centralnej jednostki mogącej przejąć koordynację zarządzania środkami zaradczymi podejmowanymi na poziomie lokalnym, regionalnym i całej sieci, tak by zapewnić szybką reakcję w ewentualnych przyszłych sytuacjach kryzysowych mających wpływ na transport lotniczy.
- (17) Należy zadbać o koordynację między funkcjami sieciowymi a operacjami organizowanymi na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- (18) Należy przeprowadzać skuteczne konsultacje z zainteresowanymi stronami na poziomach krajowym, funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz sieci.
- (19) Ponieważ porty lotnicze, które stanowią punkty wejścia do sieci oraz wyjścia z sieci, mają istotny wpływ na ogólną skuteczność działania sieci, funkcje sieciowe powinny poprzez unijne centrum monitorowania przepustowości portów lotniczych współpracować z operatorami portów lotniczych działającymi w roli koordynatorów naziemnych celem optymalizacji przepustowości na ziemi, a tym samym zwiększenia ogólnej przepustowości sieci.
- (20) Wdrożenie funkcji sieciowych powinno pozostawać bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty⁽²⁾.
- (21) Przy należyтым uwzględnieniu skuteczności działań wojskowych, ogromne znaczenie dla osiągnięcia wyznaczonych celów mają współpraca i koordynacja cywilno-wojskowa. Wprawdzie decyzje dotyczące charakteru, zakresu bądź realizacji działań i szkoleń wojskowych prowadzonych w ramach systemu operacyjnego ruchu lotniczego nie wchodzą w zakres kompetencji Unii, jednak w interesie bezpieczeństwa i wzajemnej skuteczności istotne jest uwzględnienie wspólnych elementów tych operacji i operacji objętych niniejszym rozporządzeniem.
- (22) Funkcje sieciowe powinny pozostawać bez uszczerbku dla art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 mającego na celu zagwarantowanie podstawowych interesów bezpieczeństwa lub polityki obronnej oraz dla stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej przewidzianej w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 551/2004.
- (23) Funkcje sieciowe powinny być realizowane w sposób oszczędny, w szczególności przy uniknięciu powielania nakładów, co powinno umożliwić realizowanie tych funkcji przy niższym – a przynajmniej nie wyższym – zapotrzebowaniu na zasoby finansowe i ludzkie udostępniane przez państwa członkowskie w kontekście niniejszego rozporządzenia, w porównaniu z sytuacją przed wyznaczeniem menedżera sieci.
- (24) Komisja powinna zapewnić właściwy nadzór nad menedżerem sieci.
- (25) Wymogi w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do funkcji sieciowych muszą mieć poziom porównywalny z wymogami Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencja) w odniesieniu do zapewniania służb żeglugi powietrznej. Wymogi te, podobnie jak wymogi dotyczące nadzoru nad bezpieczeństwem, powinny zostać określone.
- (26) Względ na państwa trzecie oraz ich włączenie w ustanowienie i wdrożenie funkcji sieciowych powinny wnieść wkład w ogólnoeuropejski wymiar jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (27) Wykaz funkcji sieciowych może zostać rozszerzony zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004.
- (28) Realizacja funkcji sieciowych powinna podlegać konkretnym celom w zakresie skuteczności działania, co wymaga zmian w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającym system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej⁽³⁾. Wspomniane konkretne cele w zakresie skuteczności działania mogą być dalej rozwijane w oparciu o praktyczne doświadczenia uzyskane przy stosowaniu systemu skuteczności działania.

⁽¹⁾ Dz.U. L 80 z 26.3.2010, s. 10.

⁽²⁾ Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1.

- (29) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 691/2010.
- (30) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres zastosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 w celu umożliwienia optymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz zapewnienia użytkownikom przestrzeni powietrznej możliwości poruszania się po preferowanych trajektoriach, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej.

2. Do celu zarządzania siecią niniejsze rozporządzenie stosuje się w szczególności do państw członkowskich, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji), użytkowników przestrzeni powietrznej, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych, koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych oraz organizacji operacyjnych, na poziomie krajowym lub funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

3. Zgodnie z art. 1 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i bez uszczerbku dla eksploatacji państwowych statków powietrznych zgodnie z art. 3 konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym państwa członkowskie stosują niniejsze rozporządzenie w odniesieniu do podlegającej ich zakresowi odpowiedzialności przestrzeni powietrznej w regionach EUR i AFI ICAO.

4. Zgodnie z art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 niniejsze rozporządzenie nie wyklucza zastosowania przez państwo członkowskie środków, jakie są niezbędne do zabezpieczenia podstawowych interesów w zakresie bezpieczeństwa lub polityki obronnej.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

Ponadto stosuje się następujące definicje:

- 1) „operator portu lotniczego” oznacza „organ zarządzający portem lotniczym” definiowany w art. 2 lit. j) rozporządzeniu (EWG) nr 95/93;
- 2) „koordynator przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym” oznacza funkcję ustanowioną w koordynowanych portach lotniczych w zastosowaniu rozporządzenia (EWG) nr 95/93;
- 3) „projektowanie przestrzeni powietrznej” oznacza proces przyczyniający się do osiągnięcia odnoszących się do sieci celów w zakresie skuteczności działania oraz do zaspokojenia potrzeb użytkowników przestrzeni powietrznej, jak również do utrzymania lub zwiększenia ustalonego poziomu bezpieczeństwa oraz zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej i skuteczności działań na rzecz ochrony środowiska poprzez rozwój i wdrażanie zaawansowanych możliwości i technik nawigacji, ulepszonych sieci tras i powiązanej sektoryzacji, ulepszonych struktur przestrzeni powietrznej oraz procedur zarządzania ruchem lotniczym służących zwiększeniu przepustowości;
- 4) „zarezerwowana przestrzeń powietrzna” oznacza określony fragment przestrzeni powietrznej, czasowo zarezerwowany dla wyłącznego lub szczególnego wykorzystania przez określone kategorie użytkowników;
- 5) „ograniczona przestrzeń powietrzna” oznacza określony fragment przestrzeni powietrznej, w którym w określonym czasie mogą być prowadzone działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych („strefa niebezpieczna”); lub taką przestrzeń powietrzną nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi państwa, w której loty statków powietrznych są ograniczone określonymi warunkami („strefa ograniczona”); lub taką przestrzeń powietrzną nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi państwa, w której loty statków powietrznych są zakazane („strefa zakazana”);
- 6) „struktura przestrzeni powietrznej” oznacza wyszczególniony fragment przestrzeni powietrznej zaprojektowany w taki sposób, aby zapewnić bezpieczną i optymalną eksploatację statków powietrznych;
- 7) „wykorzystanie przestrzeni powietrznej” oznacza sposób operacyjnego wykorzystywania przestrzeni powietrznej;
- 8) „przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej” oznacza dowolną osobę prawną lub jednostkę prawną reprezentującą interesy jednej lub wielu kategorii użytkowników służb żeglugi powietrznej;
- 9) „pasma częstotliwości lotniczych” oznacza wpis określonego pasma częstotliwości dokonany w wykazie przeznaczeń częstotliwości w przepisach ITU dotyczących łączności radiowej, w którym dokonywane są przydziały częstotliwości na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego;
- 10) „sektor ATC” oznacza określony fragment przestrzeni powietrznej, w którym odpowiedzialność za służbę kontroli ruchu lotniczego spoczywa w każdym danym momencie na odpowiednim kontrolerze (odpowiednich kontrolerach) ruchu lotniczego;
- 11) „trasa służb ruchu lotniczego (trasa ATS)” oznacza określoną część struktury przestrzeni powietrznej, przystosowaną do kanalizowania przepływu ruchu odpowiednio do potrzeb w zakresie zapewnienia służb ruchu lotniczego;
- 12) „koordynacja cywilno-wojskowa” oznacza wzajemne relacje między cywilnymi i wojskowymi organami i składnikami zarządzania ruchem lotniczym, które są niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego, wydajnego i harmonijnego wykorzystania przestrzeni powietrznej;
- 13) „trasa warunkowa” (CDR) oznacza trasę ATS, która jest dostępna na potrzeby planowania i przeprowadzenia lotu tylko z zastrzeżeniem określonych warunków;
- 14) „wspólny proces decyzyjny” oznacza proces, w ramach którego decyzje podejmowane są w oparciu o ciągłe kontakty i konsultacje z państwami członkowskimi, zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz, w stosownych przypadkach, innymi podmiotami;
- 15) „sytuacja kryzysowa w sieci” oznacza stan, w którym niemożliwe jest zapewnienie służb żeglugi powietrznej na wymaganym poziomie i który prowadzi do znacznego zmniejszenia przepustowości sieci, lub stan znacznego zachwiania równowagi między przepustowością sieci a zapotrzebowaniem, lub poważne zakłócenie przepływu informacji w co najmniej jednej części sieci w wyniku nadzwyczajnej i nieprzewidzianej sytuacji;

- 16) „plan usprawnienia europejskiej sieci tras” oznacza plan opracowany przez menedżera sieci w koordynacji z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, który uwzględnia wyniki jego działalności operacyjnej w zakresie projektowania sieci tras w perspektywie krótko- i średnioterminowej zgodnie z zasadami przewodnimi planu strategicznego sieci;
- 17) „przestrzeń powietrzna ze swobodą planowania tras” oznacza określoną część przestrzeni powietrznej, w której obrębie użytkownicy mogą swobodnie planować swoje trasy pomiędzy punktem wejścia i punktem wyjścia bez powiązania z siecią tras ATS;
- 18) „przydział częstotliwości” oznacza udzielone przez państwo członkowskie zezwolenie na użytkowanie częstotliwości radiowej lub kanału częstotliwości radiowej zgodnie z określonymi warunkami;
- 19) „wpływ na sieć” oznacza w kontekście funkcji częstotliwości radiowej określonej w załączniku II sytuację, w której przydział częstotliwości radiowej prowadzi do pogorszenia jakości, utrudnienia lub przerwania funkcjonowania co najmniej jednego przydziału częstotliwości radiowej w sieci lub jest sprzeczny z optymalnym wykorzystaniem pasm częstotliwości lotniczych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia;
- 20) „różne warianty trasy” oznaczają dostępność dla użytkownika przestrzeni powietrznej więcej niż jednego wariantu trasy w sieci tras ATS;
- 21) „państwa trzecie” oznaczają państwa, które nie są państwami członkowskimi, ale są członkami Eurocontrol lub zawarły z Unią umowę w sprawie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej lub stanowią część funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;
- 22) „menedżer sieci” oznacza organizację, której zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 powierzono wykonywanie zadań określonych w tym artykule i w niniejszym rozporządzeniu;
- 23) „plan operacyjny sieci” oznacza plan opracowany przez menedżera sieci w koordynacji z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną celem zorganizowania jego działalności operacyjnej w perspektywie krótko- i średnioterminowej zgodnie z zasadami przewodnimi planu strategicznego sieci. W swojej części dotyczącej projektowania europejskiej sieci tras plan operacyjny sieci obejmuje plan usprawnienia europejskiej sieci tras;
- 24) „plan strategiczny sieci” oznacza plan, spójny z europejskim centralnym planem zarządzania ruchem lotniczym (centralnym planem ATM), opracowany przez menedżera sieci w koordynacji z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, określający przewodnie zasady działalności operacyjnej sieci oraz jej perspektywy długoterminowe;
- 25) „organizacja operacyjna” oznacza organizację odpowiedzialną za świadczenie usług inżynierskich i technicznych na potrzeby służb ruchu lotniczego, służb łączności, służb nawigacji lub służb dozoru;
- 26) „wymogi operacyjne” oznaczają wymogi sieci w kategoriach bezpieczeństwa, przepustowości i wydajności;
- 27) „zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną” oznaczają cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej, cywilne i wojskowe instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych, koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, organizacje operacyjne oraz wszelkie inne grupy zainteresowanych stron uznawane za istotne z punktu widzenia poszczególnych funkcji;
- 28) „konfiguracja sektorowa” oznacza system łączenia sektorów, które są zbudowane i najlepiej przystosowane do spełnienia wymogów operacyjnych i zapewnienia dostępności przestrzeni powietrznej;
- 29) „trasa żądana przez użytkownika” oznacza pożądaną trasę zgłoszoną przez operatora statku powietrznego na etapie projektowania przestrzeni powietrznej celem zaspokojenia jego potrzeb.

ROZDZIAŁ II

ORGANIZACJA FUNKCJI SIECIOWYCH I ZARZĄDZANIE NIMI

Artykuł 3

Wyznaczenie menedżera sieci

1. Do celów wykonywania zadań niezbędnych dla realizacji funkcji przewidzianych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i w załącznikach do niniejszego rozporządzenia ustanawia się bezstronną i kompetentną organizację (menedżera sieci).
2. Czas trwania kadencji menedżera sieci współgra z okresami odniesienia dla systemu skuteczności działania określonych w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 691/2010. Czas ten jest wystarczająco długi, by umożliwić osiągnięcie dojrzałości w realizacji tych funkcji. Okres ten nie może być krótszy niż dwa okresy odniesienia i może zostać przedłużony.
3. Wyznaczenie menedżera sieci następuje w drodze decyzji Komisji podjętej po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, najpóźniej trzy miesiące po przyjęciu niniejszego rozporządzenia. W decyzji tej określa się warunki wyznaczenia, w tym dotyczące finansowania oraz warunki cofnięcia wyznaczenia. Komisja ocenia spełnienie tych warunków na koniec każdego okresu odniesienia, o którym mowa w ust. 2.
4. Menedżer sieci realizuje następujące funkcje:
 - a) projektowanie europejskiej sieci tras, zgodnie z załącznikiem I;
 - b) koordynowanie ograniczonych zasobów, w szczególności:
 - (i) częstotliwości radiowych w obrębie pasm częstotliwości lotniczych użytkowanych przez ogólny ruch lotniczy, zgodnie z załącznikiem II;
 - (ii) kodów transpondera SSR, zgodnie z załącznikiem III.

Komisja może powierzyć menedżerowi sieci inne funkcje na podstawie art. 6 ust. 3 lub art. 6 ust. 4 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 551/2004.

5. Menedżer sieci realizuje również funkcję zarządzania przepływem ruchu lotniczego, o której mowa w art. 6 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 oraz w rozporządzeniu (UE) nr 255/2010.

Artykuł 4

Zadania menedżera sieci

1. Dla wsparcia realizacji funkcji wymienionych w art. 3 menedżer sieci wykonuje następujące zadania, mając na uwadze stałe usprawnianie działalności operacyjnej sieci w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, przyczyniające się do osiągnięcia ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania przewidzianych w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010, a w szczególności:

- a) opracowuje, utrzymuje i wdraża plan strategiczny sieci określony w art. 5, zgodnie z systemem skuteczności działania przewidzianym w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010 oraz z europejskim centralnym planem ATM, przy uwzględnieniu odpowiednich planów żeglugi powietrznej ICAO;
- b) rozwija w szczególności plan strategiczny sieci w postaci planu operacyjnego sieci, określonego szerzej w art. 6, z uwzględnieniem w szczególności ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania obejmujących okresy od trzech do pięciu lat, roczne, sezonowe, tygodniowe i dzienne;
- c) rozwija zintegrowane projektowanie europejskiej sieci tras, zgodnie z załącznikiem I;
- d) pełni centralną funkcję koordynującą w odniesieniu do częstotliwości radiowych, zgodnie z wymogami art. 6 ust. 4 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 551/2004 i załącznika II do niniejszego rozporządzenia;
- e) koordynuje usprawnianie procesu przeznaczania kodu transpondera SSR określonego w załączniku III;
- f) organizuje zarządzanie funkcjami i bieżące działanie funkcji oraz wykonuje w szczególności obowiązki centralnego organu odpowiedzialnego za ATFM;
- g) zapewnia skonsolidowane i skoordynowane podejście do wszystkich planistycznych i operacyjnych działań sieci, w tym do monitorowania i poprawy jej ogólnej skuteczności działania;
- h) wspiera zarządzanie siecią w sytuacjach kryzysowych;
- i) wspiera poszczególne zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną w wykonaniu nałożonych na nie obowiązków, we wdrażaniu systemów i procedur dotyczących zarządzania ruchem lotniczym lub służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS) zgodnie z europejskim centralnym planem ATM;
- j) wspiera podmioty, którym powierzono badanie wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym lub analizę zdarzeń, na wniosek tych podmiotów, w obrębie zakresu stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 ⁽¹⁾;

k) zapewnia koordynację z innymi regionami oraz państwami trzecimi, które nie uczestniczą w pracach menedżera sieci.

2. Menedżer sieci wnosi wkład we wdrożenie systemu skuteczności działania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 691/2010.

3. W celu wykonania powierzonych mu zadań menedżer sieci zapewnia, co następuje:

- a) dostępność i funkcjonowanie narzędzi, procesów i spójnych danych oraz możliwość wspólnego z nich korzystania celem wspierania wspólnego procesu decyzyjnego na poziomie sieci, w tym, ale nie wyłącznie, systemów przetwarzania planów lotu oraz zarządzania danymi;
- b) mediację i koordynację między zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz wsparcie dla tych stron we wdrażaniu i realizacji planów oraz powiązanych środków dotyczących sieci stanowiących wynik wspólnego procesu decyzyjnego;
- c) odpowiednią koordynację operacyjną, a także optymalizację, interoperacyjność i wzajemną łączność w obrębie swojego zakresu odpowiedzialności;
- d) koordynację wniosków dotyczących wprowadzenia zmian w odpowiednich dokumentach ICAO dotyczących funkcji sieciowych;
- e) sprawozdawczość zgodnie z art. 20 w zakresie wszystkich aspektów działalności operacyjnej, w tym ograniczonych zasobów;
- f) właściwe powiązania z innymi rodzajami transportu.

4. Na wniosek Komisji lub Agencji menedżer sieci odpowiada na doraźne prośby o informacje, opinie i analizy lub wykonuje inne podobne zadania pomocnicze powiązane z poszczególnymi funkcjami.

Artykuł 5

Plan strategiczny sieci

1. Celem wytyczenia długoterminowej perspektywy menedżer sieci opracowuje, utrzymuje i wdraża plan strategiczny sieci, który jest dostosowany do okresu odniesienia określonego w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 691/2010. Zawiera on plan i cele w zakresie skuteczności działania dla kolejnego okresu odniesienia i zawiera ogólne perspektywy dotyczące przyszłych okresów odniesienia.

2. Plan strategiczny sieci zawiera informacje określone w załączniku IV.

3. Plan strategiczny sieci służy osiągnięciu celów w zakresie skuteczności działania w stosunku do funkcji sieciowych określonych w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010.

⁽¹⁾ Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35.

4. W stosownych przypadkach plan strategiczny sieci jest aktualizowany.

Artykuł 6

Plan operacyjny sieci

1. Celem wdrożenia planu strategicznego sieci na poziomie operacyjnym, menedżer sieci opracowuje szczegółowy plan operacyjny sieci.
2. Plan operacyjny sieci zawiera informacje określone w załączniku V.
3. Plan operacyjny sieci określa w szczególności środki służące osiągnięciu ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania ustanowionych w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010 obejmujących okresy od trzech do pięciu lat, roczne, sezonowe, tygodniowe i dzienne.
4. Plan operacyjny sieci uwzględnia wymogi wojskowe, jeżeli zostały określone przez państwa członkowskie.
5. Plan operacyjny sieci obejmuje plan usprawnienia europejskiej sieci tras oraz jego odpowiedniki w odniesieniu do częstotliwości radiowych oraz kodów transpondera SSR.
6. Plan operacyjny sieci wskazuje ograniczenia operacyjne, utrudnienia, środki poprawy sytuacji oraz rozwiązania w zakresie środków zaradczych lub łączących.
7. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz operatorzy portów lotniczych zapewniają dostosowanie swoich planów operacyjnych do planu operacyjnego sieci. Menedżer sieci zapewnia spójność planu operacyjnego sieci.
8. Plan operacyjny sieci jest regularnie aktualizowany przy uwzględnieniu wszystkich istotnych zmian dotyczących potrzeb i wymogów funkcji sieciowych.

Artykuł 7

Kompetencje menedżera sieci

1. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich, menedżer sieci, wykonując swoje zadania, przyjmuje indywidualne środki stanowiące wynik wspólnego procesu decyzyjnego. Strony, których dotyczą te środki, dokonują ich wdrożenia.
2. Jeżeli obowiązki państwa członkowskiego uniemożliwiają przyjęcie takich indywidualnych środków, menedżer sieci przekazuje daną sprawę Komisji do dalszego rozpatrzenia.
3. Ponadto menedżer sieci zaleca środki dotyczące innych kwestii związanych z działaniem sieci.
4. Menedżer sieci podejmuje, w zakresie swoich obowiązków, środki służące zapewnieniu osiągnięcia obowiązujących ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania, o których mowa w art. 9 rozporządzenia (UE) nr 691/2010.
5. Menedżer sieci gromadzi, konsoliduje i analizuje wszystkie istotne dane określone w załącznikach I–VI. Na żądanie menedżer sieci udostępnia te dane Komisji, Agencji lub organowi weryfikującemu skuteczność działania przewidzianemu w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010.

Artykuł 8

Stosunki z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną

1. W celu wykonywania powierzonych mu zadań monitorowania i poprawy ogólnej skuteczności działania sieci menedżer sieci opracowuje z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną odpowiednie ustalenia robocze, określone w art. 15.
2. Zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną zapewniają zgodność środków wdrażanych na poziomie lokalnym lub funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej ze środkami przyjętymi, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, na poziomie sieci.
3. Zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną udostępniają menedżerowi sieci właściwe dane wymienione w załącznikach I–VI, stosując się do wszelkich terminów oraz wymogów dotyczących kompletności lub dokładności, jakie w odniesieniu do ich udostępnienia zostały uzgodnione z menedżerem sieci.
4. Zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną, których dotyczą indywidualne środki przyjęte przez menedżera sieci na podstawie art. 7 ust. 1, mogą zażądać zmiany tych środków w terminie pięciu dni roboczych od ich przyjęcia. Wniosek o zmianę nie ma skutku zawieszającego w odniesieniu do środków indywidualnych.
5. Menedżer sieci potwierdza lub zmienia przedmiotowe środki w terminie pięciu dni roboczych lub, w przypadku sytuacji kryzysowej w sieci, w ciągu 48 godzin.

Artykuł 9

Stosunki z państwami członkowskimi

1. Wykonując powierzone mu zadania, menedżer sieci należyte uwzględni obowiązki państw członkowskich.
2. Państwa członkowskie informują menedżera sieci w przypadku gdy ich suwerenność oraz obowiązki uniemożliwiają przyjęcie indywidualnych środków na podstawie art. 7 ust. 1.
3. Jeżeli państwa członkowskie są zaangażowane w kwestie operacyjne związane z funkcjami sieciowymi, biorą one udział we wspólnym procesie decyzyjnym i wdrażają na poziomie krajowym środki uzgodnione w ramach tego procesu.

Artykuł 10

Stosunki z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej

1. Państwa członkowskie zapewniają ścisłą współpracę i koordynację między funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej oraz menedżerem sieci, między innymi na poziomie planowania strategicznego oraz taktycznego zarządzania dziennym przepływem i dzienną przepustowością.
2. Dla ułatwienia operacyjnej łączności wzajemnej między funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej menedżer sieci ustanawia, w ścisłej współpracy ze wszystkimi funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej, zharmonizowane procesy, procedury i interfejsy, obejmujące również stosowne zmiany, w zakresie aspektów związanych z działalnością menedżera sieci.

3. Państwa członkowskie współpracujące w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zapewniają formułowanie skonsolidowanych stanowisk związanych z funkcjami sieciowymi.

4. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, współpracujące w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, zapewniają formułowanie skonsolidowanych stanowisk związanych z kwestiami operacyjnymi dotyczącymi funkcji sieciowych.

5. Przed ustanowieniem funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej współpracują w taki sposób, aby sformułować skonsolidowane stanowiska dotyczące aspektów związanych z działalnością menedżera sieci.

Artykuł 11

Współpraca cywilno-wojskowa

1. Menedżer sieci zapewnia wprowadzenie właściwych ustaleń, które umożliwiają i ułatwiają odpowiednią koordynację z krajowymi władzami wojskowymi.

2. Państwa członkowskie zapewniają właściwe włączenie władz wojskowych we wszystkie działania związane z funkcjami sieciowymi.

3. Państwa członkowskie zapewniają właściwą reprezentację wojskowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej we wszystkich operacyjnych ustaleniach roboczych i mechanizmach konsultacyjnych ustanowionych przez menedżera sieci.

4. Funkcja projektowania europejskiej sieci tras jest realizowana bez uszczerbku dla rezerwacji lub ograniczeń przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach do wyłącznego lub szczególnego wykorzystania przez państwa członkowskie. Menedżer sieci wspiera i koordynuje dostępność tras warunkowych na takich obszarach zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2150/2005⁽¹⁾.

Artykuł 12

Wymogi ogólne dotyczące funkcji sieciowych

Menedżer sieci zapewnia spełnienie wymogów ogólnych dotyczących funkcji sieciowych, określonych w załączniku VI. Wymogi te obowiązują od dnia przyjęcia decyzji w sprawie wyznaczenia menedżera sieci i menedżer sieci spełnia je najpóźniej w dwanaście miesięcy po tym dniu.

ROZDZIAŁ III

ZARZĄDZANIE FUNKCJAMI SIECIOWYMI

Artykuł 13

Wspólny proces decyzyjny

1. Funkcjami sieciowymi zarządza się w drodze wspólnego procesu decyzyjnego.

2. Wspólny proces decyzyjny obejmuje:

- a) procedurę konsultacji określoną w art. 14;
- b) szczegółowe procedury i ustalenia robocze dotyczące operacji określone w art. 15.

3. W celu przyjmowania środków dotyczących zarządzania funkcjami sieciowymi oraz monitorowania ich skuteczności menedżer sieci powołuje Radę ds. Zarządzania Siecią określoną w art. 16.

4. Jeżeli menedżer sieci uważa, że jedna lub więcej stron utrudnia mu realizację działań, sprawa jest kierowana do Rady ds. Zarządzania Siecią celem rozwiązania.

Artykuł 14

Procedura konsultacji

1. Ustanawia się procedurę służącą przeprowadzaniu odpowiednich i regularnych konsultacji z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

2. Konsultacje dotyczą zasadniczo szczegółowych ustaleń roboczych przewidzianych w art. 15, planu strategicznego sieci, planu operacyjnego sieci, postępów we wdrażaniu tych planów, sprawozdań dla Komisji oraz, w stosownych przypadkach, kwestii operacyjnych.

3. Procedura konsultacji może przebiegać różnie w zależności od charakteru poszczególnych funkcji sieciowych. Aby zapewnić możliwość rozpatrzenia kwestii regulacyjnych, w stosownych przypadkach w procedurze biorą udział państwa członkowskie.

4. Jeżeli zainteresowane strony nie są zadowolone z wyniku konsultacji, dana kwestia jest w pierwszej kolejności przekazywana do właściwego ustalonego mechanizmu konsultacyjnego na poziomie konkretnej funkcji. Jeżeli rozwiązanie problemu nie jest możliwe na poziomie konkretnej funkcji, sprawa jest przekazywana do Rady ds. Zarządzania Siecią celem rozwiązania.

Artykuł 15

Szczegółowe procedury i ustalenia robocze dotyczące operacji

1. Menedżer sieci opracowuje szczegółowe procedury i ustalenia robocze dotyczące operacji celem uwzględnienia aspektów planistycznych i operacyjnych, uwzględniając w szczególności specyficzny charakter i wymogi poszczególnych funkcji sieciowych określone w załącznikach I–VI.

2. Menedżer sieci zapewnia uwzględnienie w szczegółowych procedurach i ustaleniach roboczych dotyczących operacji reguł dotyczących powiadamiania zainteresowanych stron.

3. Szczegółowe procedury i ustalenia robocze dotyczące operacji muszą szanować zasadę rozdzielania świadczenia usług od działań regulacyjnych oraz zapewniać włączenie, w stosownych przypadkach, państw członkowskich.

Artykuł 16

Rada ds. Zarządzania Siecią

1. Rada ds. Zarządzania Siecią jest odpowiedzialna za:

- a) zatwierdzanie planu strategicznego sieci przed jego przyjęciem zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
- b) zatwierdzanie planów operacyjnych sieci obejmujących okresy roczne oraz od trzech do pięciu lat;

⁽¹⁾ Dz.U. L 342 z 24.12.2005, s. 20.

- c) zatwierdzanie wspólnych procesów decyzyjnych, procedur konsultacji oraz szczegółowych procedur i ustaleń roboczych dotyczących operacji na potrzeby funkcji sieciowych, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
- d) zatwierdzanie wewnętrznego regulaminu Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa przewidzianej w art. 18 ust. 4, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
- e) monitorowanie postępów we wdrażaniu planów i zajmowanie się wszelkimi ewentualnymi odstępstwami od pierwotnych planów;
- f) monitorowanie procesu konsultacji z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną;
- g) monitorowanie działań związanych z zarządzaniem funkcjami sieciowymi;
- h) monitorowanie działań menedżera sieci związanych z sytuacjami kryzysowymi w sieci;
- i) zatwierdzanie sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 20. Sprawozdanie to dotyczy między innymi wdrożenia planu strategicznego sieci i planu operacyjnego sieci;
- j) rozwiązywanie problemów, które nie zostały rozwiązane na poziomie poszczególnych funkcji sieciowych;
- k) ocenę, czy menedżer sieci dysponuje odpowiednimi kompetencjami, zasobami i bezstronnością na potrzeby niezależnego wykonywania powierzonych mu zadań, w tym ustaleniami w zakresie ochrony, odpowiedzialności i sytuacji kryzysowych;
- l) zatwierdzanie rocznego budżetu menedżera sieci, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
- m) zatwierdzanie wewnętrznego regulaminu menedżera sieci, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
- n) zajmowanie się wszelkimi dodatkowymi kwestiami, uznanymi przez nią za istotne.
2. Posiadającymi prawo głosu członkami Rady ds. Zarządzania Siecią są:
- a) po jednym przedstawicielu instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z każdego, ustanowionego lub będącego w trakcie ustanawiania, funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, przy łącznej liczbie głosów przypadającej na wszystkie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wynoszącej cztery;
- b) czterech przedstawicieli komercyjnych i niekomercyjnych, cywilnych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- c) dwóch przedstawicieli operatorów portów lotniczych;
- d) dwóch przedstawicieli wojskowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej.

3. W skład Rady ds. Zarządzania Siecią wchodzi również:

- a) przewodniczący, mianowany na podstawie kompetencji i wiedzy fachowej na wniosek Komisji oparty w szczególności na propozycjach przedstawionych przez posiadających prawo głosu członków Rady ds. Zarządzania Siecią, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
- b) jeden przedstawiciel Komisji;
- c) jeden przedstawiciel Eurocontrol;
- d) jeden przedstawiciel menedżera sieci.

4. Każdy członek ma zastępcę.

5. Posiadający prawo głosu członkowie Rady ds. Zarządzania Siecią są mianowani na podstawie propozycji przedstawianych przez organizacje, do których należą, po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.

6. Komisja może wyznaczyć niezależnych i uznanych ekspertów jako doradców, którzy działają we własnym imieniu i reprezentują szeroki wachlarz dyscyplin obejmujących główne aspekty funkcji sieciowych. Państwa uczestniczące w pracach menedżera sieci wysuwają w tym celu odpowiednie kandydatury.

7. Członkowie wymienieni w ust. 3 lit. a), b) i c) mają prawo do odrzucenia wniosków, które mają wpływ na:

- a) suwerenność i obowiązki państw członkowskich, w szczególności dotyczące porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego oraz spraw obronnych, jak określono w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
- b) zgodność działań Rady ds. Zarządzania Siecią z celami niniejszego rozporządzenia;
- c) bezstronność i równość Rady ds. Zarządzania Siecią.

8. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, są przyjmowane przez Radę ds. Zarządzania Siecią zwykłą większością głosów członków posiadających prawo głosu.

9. Jeżeli nie można osiągnąć porozumienia co do kwestii o dużym znaczeniu dla sieci, Rada ds. Zarządzania Siecią przekazuje sprawę Komisji celem podjęcia dalszych działań. Komisja informuje Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.

Artykuł 17

Rola Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej

1. Menedżer sieci kieruje kwestie o charakterze regulacyjnym do Komisji, która z kolei informuje o nich Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.

2. Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej wydaje opinie w sprawie:

- a) wyznaczenia menedżera sieci;
- b) mianowania przewodniczącego Rady ds. Zarządzania Siecią;

- c) mianowania posiadających prawo głosu członków Rady ds. Zarządzania Siecią;
 - d) wewnętrznego regulaminu Rady ds. Zarządzania Siecią;
 - e) planu strategicznego sieci, a w szczególności na wczesnym etapie, w sprawie celów tego planu;
 - f) rocznego budżetu menedżera sieci;
 - g) wewnętrznego regulaminu Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa;
 - h) wspólnych procesów decyzyjnych, procedur konsultacji oraz szczegółowych procedur i ustaleń roboczych dotyczących operacji na potrzeby funkcji sieciowych.
3. Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej może doradzać Komisji, jeżeli Rada ds. Zarządzania Siecią nie może osiągnąć porozumienia co do kwestii o dużym znaczeniu dla sieci.

ROZDZIAŁ IV

ZARZĄDZANIE SIECIĄ W SYTUACJACH KRYZYSOWYCH

Artykuł 18

Ustanowienie Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa

1. Zarządzanie siecią w sytuacjach kryzysowych wspiera się przez ustanowienie Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa (EACCC).
2. Stałymi członkami EACCC są: jeden przedstawiciel państwa członkowskiego sprawującego prezydencję Rady, jeden przedstawiciel Komisji, jeden przedstawiciel Agencji, jeden przedstawiciel Eurocontrol, jeden przedstawiciel władz wojskowych, jeden przedstawiciel instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, jeden przedstawiciel portów lotniczych oraz jeden przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej.
3. W indywidualnych przypadkach skład EACCC może zostać powiększony o ekspertów dobranych w zależności od charakteru konkretnej sytuacji kryzysowej.
4. EACCC przygotowuje swój regulamin wewnętrzny do zatwierdzenia przez Radę ds. Zarządzania Siecią.
5. Menedżer sieci udostępnia zasoby konieczne do ustanowienia i funkcjonowania EACCC.

Artykuł 19

Obowiązki menedżera sieci i EACCC

1. Menedżer sieci wspólnie z członkami EACCC jest odpowiedzialny za uruchomienie i dezaktywację EACCC.
2. Menedżer sieci, przy wsparciu EACCC, jest odpowiedzialny za:
 - a) koordynację zarządzania reakcją na sytuację kryzysową w sieci, zgodnie z regulaminem wewnętrznym EACCC, obejmującą ścisłą współpracę z odpowiednimi strukturami w państwach członkowskich;

- b) wspieranie uruchamiania i koordynacji planów awaryjnych na poziomie państw członkowskich;
- c) przygotowanie środków zaradczych na poziomie sieci celem zapewnienia niezwłocznej reakcji na tego rodzaju sytuacje kryzysowe w sieci, służącej zabezpieczeniu i zapewnieniu ciągłości i bezpieczeństwa funkcjonowania sieci. W tym celu menedżer sieci:
 - (i) monitoruje sytuację sieci pod kątem sytuacji kryzysowych 24 godziny na dobę;
 - (ii) zapewnia skuteczne zarządzanie informacjami i skuteczną komunikację poprzez udostępnianie dokładnych, terminowych i spójnych danych wspierających stosowanie zasad i procedur zarządzania ryzykiem w procesach podejmowania decyzji;
 - (iii) ułatwia zorganizowane gromadzenie i scentralizowane przechowywanie tych danych;
- d) wskazywanie, w stosownych przypadkach, Komisji, Agencji lub państwom członkowskim możliwości dodatkowego wsparcia służącego łagodzeniu sytuacji kryzysowej, w tym poprzez współpracę z operatorami innych rodzajów transportu, którzy mogą określić i wdrożyć rozwiązania intermodalne;
- e) monitorowanie przywracania sieci do normalnego funkcjonowania i jej stabilności oraz sprawozdawczość w tym zakresie.

ROZDZIAŁ V

MONITOROWANIE, SPRAWOZDAWCZOŚĆ I NADZÓR

Artykuł 20

Monitorowanie i sprawozdawczość

1. Menedżer sieci ustanawia proces bieżącego monitorowania:
 - a) operacyjnej skuteczności działania sieci;
 - b) środków zastosowanych przez zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną i państwa oraz osiągniętych rezultatów w zakresie skuteczności działania;
 - c) skuteczności i wydajności każdej z funkcji objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.
2. Proces bieżącego monitorowania pozwala ujawnić wszelkie ewentualne odstępstwa od planu strategicznego sieci i planów operacyjnych sieci. Zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną wspierają menedżera sieci w tym zadaniu, wykonując pewne zadania, między innymi udostępniając dane.
3. Menedżer sieci corocznie składa sprawozdanie Komisji i Agencji na temat środków podjętych celem wykonania spoczywających na nim zadań. Sprawozdanie to dotyczy poszczególnych funkcji sieciowych oraz ogólnej sytuacji sieci i jest ściśle powiązane z treścią planu strategicznego sieci oraz planu operacyjnego sieci. Komisja informuje Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.

Artykuł 21

Nadzór nad menedżerem sieci

Komisja, wspomagana przez Agencję w sprawach dotyczących bezpieczeństwa, zapewnia nadzór nad menedżerem sieci, w szczególności w odniesieniu do wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu oraz w innych przepisach Unii. Komisja składa sprawozdanie Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej corocznie lub na szczególne żądanie.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 22

Stosunki z państwami trzecimi

Państwa trzecie wraz ze swoimi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną mogą uczestniczyć w pracach menedżera sieci.

Artykuł 23

Finansowanie menedżera sieci

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki celem finansowania funkcji sieciowych powierzonych menedżerowi sieci w oparciu o opłaty za korzystanie ze służb żegluga powietrznej. Menedżer sieci określa swoje koszty w sposób przejrzysty.

Artykuł 24

Odpowiedzialność

Menedżer sieci wprowadza ustalenia służące pokryciu jego odpowiedzialności z tytułu wykonywanych zadań. Metoda zastosowana celem zapewnienia pokrycia odpowiedzialności jest odpowiednia do potencjalnych strat i szkód, przy uwzględnieniu prawnego statusu menedżera sieci oraz poziomu dostępnej ochrony ubezpieczeniowej.

Artykuł 25

Przegląd

Komisja dokonuje przeglądu skuteczności realizacji funkcji sieciowych najpóźniej do dnia 31 grudnia 2013 r., a następnie w regularnych odstępach czasu, należycie uwzględniając przy tym okresy odniesienia dla systemu skuteczności działania określone w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010.

Artykuł 26

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 691/2010

W rozporządzeniu (UE) nr 691/2010 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 ust. 3 dodaje się lit. m) w brzmieniu:

„m) ocenie planu skuteczności działania menedżera sieci, w tym jego zgodności z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania.”;

2) dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Menedżer sieci

1. Menedżer sieci ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 (*) wykonuje następujące zadania w związku z systemem skuteczności działania:

a) wspiera Komisję poprzez wnoszenie odpowiedniego wkładu w przygotowanie ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania przed rozpoczęciem okresów odniesienia, jak również wkładu w monitorowanie w trakcie okresów odniesienia. W szczególności menedżer sieci zwraca Komisji uwagę na wszelkie przypadki znacznego i trwałego pogorszenia się operacyjnej skuteczności działania;

b) zgodnie z art. 20 ust. 5 zapewnia Komisji dostęp do wszystkich danych wymienionych w załączniku IV;

c) wspiera państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żegluga powietrznej w osiągnięciu przypisanych im celów w zakresie skuteczności działania w trakcie okresów odniesienia;

d) opracowuje plan skuteczności działania, który jest przyjmowany jako część planu strategicznego sieci przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia. Plan skuteczności działania jest podawany do wiadomości publicznej i zawiera:

(i) cel w zakresie skuteczności działania w odniesieniu do ochrony środowiska, który jest spójny z ogólnounijnym celem w zakresie skuteczności działania dla całego okresu odniesienia, obejmujący roczne wartości stosowane do celów monitorowania;

(ii) cele w zakresie skuteczności działania w odniesieniu do pozostałych kluczowych obszarów skuteczności działania, które są spójne z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania dla całego okresu odniesienia, obejmujący roczne wartości stosowane do celów monitorowania;

(iii) opis działań planowanych, aby osiągnąć te cele;

(iv) w stosownych przypadkach lub jeśli tak postanowi Komisja, dodatkowe kluczowe wskaźniki skuteczności działania oraz cele.

(*) Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1.”;

3) w art. 17 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Komisja monitoruje realizację planu skuteczności działania menedżera sieci. Jeśli w okresie odniesienia cele nie są realizowane, Komisja stosuje odpowiednie środki określone w planie skuteczności działania w celu usunięcia nieprawidłowości. Do tego celu stosuje się roczne wartości podane w planie skuteczności działania.”;

4) załącznik III pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Środowisko

Projektowanie tras: nie dotyczy pierwszego okresu odniesienia. W drugim okresie odniesienia – ocena procedury projektowania tras zastosowanej w planie skuteczności działania oraz jej zgodności z procedurą przygotowania planu usprawnienia europejskiej sieci tras opracowaną przez menedżera sieci.

4. Przepustowość

Poziom opóźnień: porównanie spodziewanego poziomu opóźnień ATFM na trasie, zastosowanego w planach skuteczności działania, z wartością odniesienia podaną przez Eurocontrol w procesie planowania przepustowości oraz planie operacyjnym sieci sporządzonym przez menedżera sieci.”.

Artykuł 27

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 lipca 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

FUNKCJA PROJEKTOWANIA EUROPEJSKIEJ SIECI TRAS (ERND)

CZĘŚĆ A

Cel

1. ERND służy:
 - a) stworzeniu planu usprawnienia europejskiej sieci tras na potrzeby bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania ruchu lotniczego, przy należyтым uwzględnieniu wpływu na środowisko;
 - b) ułatwieniu, w granicach planu usprawnienia europejskiej sieci tras, rozwoju struktury przestrzeni powietrznej oferującej wymagany poziom bezpieczeństwa, przepustowości, elastyczności, zdolności reagowania, skuteczności działania w zakresie ochrony środowiska oraz płynnego zapewniania wydajnych służb żeglugi powietrznej, z należyтым uwzględnieniem potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i obronności;
 - c) zapewnieniu regionalnej wzajemnej łączności i interoperacyjności europejskiej sieci tras w obrębie regionu EUR. ICAO oraz z sąsiadującymi regionami ICAO.
2. Opracowanie planu usprawnienia europejskiej sieci tras opiera się na zasadzie wspólnego procesu decyzyjnego. Plan usprawnienia europejskiej sieci tras stanowi szczególną dla funkcji ERND część planu operacyjnego sieci i zawiera szczegółowe reguły wdrażające część planu strategicznego sieci dotyczącą funkcji ENRD.
3. Państwa członkowskie pozostają odpowiedzialne za szczegółowe opracowanie, zatwierdzenie i ustanowienie struktur przestrzeni powietrznej dla przestrzeni powietrznej podlegającej ich zakresowi odpowiedzialności.

CZĘŚĆ B

Zasady planowania

1. Bez uszczerbku dla suwerenności państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz dla wymogów państw członkowskich dotyczących porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego i kwestii obronności, menedżer sieci, państwa członkowskie, państwa trzecie, użytkownicy przestrzeni powietrznej, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako część funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie opracowują, z zastosowaniem wspólnego procesu decyzyjnego, plan usprawnienia europejskiej sieci tras z zastosowaniem zasad projektowania przestrzeni powietrznej określonych w niniejszym załączniku. Plan usprawnienia europejskiej sieci tras spełnia cele w zakresie skuteczności działania ustanowione dla menedżera sieci w systemie skuteczności działania.
2. Wspólny proces decyzyjny wspierają odpowiednie, stałe i szczegółowe ustalenia robocze, które są określane na poziomie eksperckim przez menedżera sieci z udziałem wszystkich zainteresowanych stron. Ustalenia konsultacyjne będą prowadzone z częstotliwością, która odzwierciedla potrzeby funkcji projektowania europejskiej sieci tras.
3. Aby zapewnić właściwą zdolność połączeniową planu usprawnienia europejskiej sieci tras, menedżer sieci i państwa członkowskie uwzględniają państwa trzecie we wspólnym procesie decyzyjnym zgodnie z art. 22. Zapewnia się odpowiednią współpracę między, z jednej strony, menedżerem sieci i jego szczegółowymi ustaleniami roboczymi na poziomie eksperckim wspierającymi opracowanie planu usprawnienia europejskiej sieci tras oraz, z drugiej strony, odpowiednimi ustaleniami roboczymi na poziomie eksperckim ICAO obejmującymi usprawnienia sieci tras na przylegających obszarach.
4. Plan usprawnienia europejskiej sieci tras jest planem krocącym, który uwzględnia wszystkie elementy konieczne do zapewnienia zaprojektowania europejskiej przestrzeni powietrznej jako jednej całości spełniającej obowiązujące cele w zakresie skuteczności działania.
5. Plan ten obejmuje:
 - a) wspólne zasady ogólne uzupełnione technicznymi specyfikacjami dotyczącymi projektowania przestrzeni powietrznej;
 - b) wymogi dotyczące wojskowej przestrzeni powietrznej;
 - c) uzgodnioną europejską sieć tras oraz, tam gdzie to wykonalne, strukturę przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras zaprojektowane tak, by spełniać wszystkie wymagania użytkowników, ze szczegółowymi informacjami dotyczącymi wszystkich projektów zmian przestrzeni powietrznej;

- d) dostępność i zasady wykorzystania sieci tras oraz przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras;
 - e) wskazówki dotyczące zalecanej sektoryzacji ATC na potrzeby struktury przestrzeni powietrznej ATS, która jest projektowana, uchwalana i wdrażana przez państwa członkowskie;
 - f) wytyczne dotyczące zarządzania przestrzenią powietrzną;
 - g) ustalony harmonogram rozwoju;
 - h) kalendarz wspólnego cyklu publikacji i wdrożenia, poprzez plan operacyjny sieci;
 - i) przegląd aktualnej i prognozowanej sytuacji sieci, w tym oczekiwanej skuteczności działania w oparciu o bieżące i uzgodnione plany.
6. Menedżer sieci zapewnia właściwe ustalenia w ramach wszystkich działań, tak by umożliwić koordynację cywilno-wojskową w ramach wspólnego procesu decyzyjnego.
7. Menedżer sieci, państwa członkowskie, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako część funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie zapewniają spójną integrację uzgodnionych projektów w zakresie projektowania przestrzeni powietrznej, uzgodnioną w ramach wspólnego procesu decyzyjnego, z planem usprawnienia europejskiej sieci tras.
8. Państwa członkowskie i funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej zapewniają zgodność i spójność – przed ich wdrożeniem – projektów w zakresie projektowania przestrzeni powietrznej, dotyczących krajowych i funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, z planem usprawnienia europejskiej sieci tras oraz ich koordynację z tymi państwami, na które projekty te mają wpływ, oraz z menedżerem sieci.
9. Dane dotyczące zmian w projektach, które wymagają zweryfikowania zgodności i które muszą być udostępnione menedżerowi sieci, obejmują między innymi:
- a) zmiany przebiegu trasy;
 - b) zmiany kierunku trasy;
 - c) zmiany celu trasy;
 - d) opis przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras, w tym powiązanych zasad wykorzystania;
 - e) dostępność i zasady wykorzystania trasy;
 - f) zmiany wertykalnych lub horyzontalnych granic sektora;
 - g) dodanie lub usunięcie znaczących punktów;
 - h) zmiany transgranicznego wykorzystania przestrzeni powietrznej;
 - i) zmiany współrzędnych znaczących punktów;
 - j) zmiany mające wpływ na transfer danych;
 - k) zmiany mające wpływ na dane opublikowane w zbiorach informacji lotniczych; oraz
 - l) zmiany mające wpływ na porozumienia o współpracy w odniesieniu do projektowania i wykorzystania przestrzeni powietrznej.
10. Menedżer sieci i państwa członkowskie opracowują, w kontekście niniejszego załącznika i w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, wspólne wnioski dotyczące wprowadzenia zmian w odpowiednich dokumentach ICAO. W szczególności w przypadku zmian dokumentów ICAO dotyczących tras ATS nad wodami na pełnym morzu państwa członkowskie stosują obowiązujące procedury koordynacyjne ICAO.
11. Menedżer sieci, państwa członkowskie, użytkownicy przestrzeni powietrznej, operatorzy portów lotniczych, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako część funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie dokonują, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, ciągłego przeglądu planu usprawnienia europejskiej sieci tras, tak by uwzględnić nowe lub zmieniające się potrzeby w odniesieniu do przestrzeni powietrznej. Zapewnia się ciągłą koordynację z władzami wojskowymi.

CZĘŚĆ C

Zasady projektowania przestrzeni powietrznej

1. Opracowując plan usprawnienia europejskiej sieci tras, menedżer sieci, państwa członkowskie, państwa trzecie, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako część funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie, przestrzegają, w ramach wspólnego procesu decyzyjnego, następujących zasad projektowania przestrzeni powietrznej:
 - a) określenie i konfiguracja struktur przestrzeni powietrznej opierają się na wymogach operacyjnych, niezależnie od granic krajowych lub funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej bądź granic rejonów informacji powietrznej (FIR) i niekoniecznie są związane poziomem podziału pomiędzy górną i dolną przestrzenią powietrzną;
 - b) projektowanie struktur przestrzeni powietrznej stanowi przejrzysty proces ukazujący podjęte decyzje i ich uzasadnienie poprzez uwzględnienie wymagań wszystkich użytkowników, przy wzajemnym pogodzeniu aspektów bezpieczeństwa, przepustowości i ochrony środowiska oraz przy należytych uwzględnieniu potrzeb wojskowych i obrony narodowej;
 - c) aktualne i prognozowane zapotrzebowanie ruchu lotniczego, na poziomie sieci i poziomie lokalnym, oraz cele w zakresie skuteczności działania, stanowią materiał wyjściowy dla planu usprawnienia europejskiej sieci tras, mając na celu zaspokojenie potrzeb głównych przepływów ruchu i portów lotniczych;
 - d) zapewnia się łączność wertykalną i horyzontalną, w tym przestrzeni powietrznej terminala oraz struktury przestrzeni powietrznej na przylegających obszarach;
 - e) zapewnia się możliwość wykonywania lotów według, lub możliwie jak najbliżej, tras żądanych przez użytkowników oraz profilów lotu w fazie przelotowej;
 - f) akceptuje się do oceny i ewentualnego rozwinięcia wszystkie wnioski dotyczące struktury przestrzeni powietrznej, w tym dotyczące przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras, różnych wariantów tras oraz tras warunkowych, otrzymane od zainteresowanych stron posiadających wymogi operacyjne w danym obszarze;
 - g) projektowanie struktur przestrzeni powietrznej, w tym przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras oraz sektorów ATC, uwzględnia istniejące lub proponowane struktury przestrzeni powietrznej przeznaczone na działalność, która wymaga rezerwacji lub ograniczenia przestrzeni powietrznej. W tym celu ustanawia się wyłącznie takie struktury, które są zgodne z zastosowaniem koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA). Struktury te są harmonizowane i uspołniane w jak największym stopniu w obrębie całej sieci europejskiej;
 - h) opracowywanie projektu sektora ATC rozpoczyna się od dostosowania wymaganych tras lub przepływów ruchu w ramach iteratywnego procesu, który zapewni zgodność między trasami lub przepływami a sektorami;
 - i) sektory ATC są projektowane celem umożliwienia budowy takich konfiguracji sektorowych, które zaspokajają przepływy ruchu oraz są proporcjonalne i mogą być dostosowywane do zmiennego zapotrzebowania ruchu;
 - j) umowy dotyczące świadczenia usług zawierane są przypadkach, kiedy sektory ATC ze względów operacyjnych muszą zostać zaprojektowane ponad granicami krajowych lub funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub granicami FIR.
2. Menedżer sieci, państwa członkowskie, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej jako część funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub indywidualnie zapewniają, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, stosowanie następujących zasad w odniesieniu do wykorzystania przestrzeni powietrznej i zarządzania przepustowością przestrzeni powietrznej:
 - a) struktury przestrzeni powietrznej są planowane w taki sposób, by ułatwić elastyczne i terminowe wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zarządzanie nią w odniesieniu do wariantów tras, przepływów ruchu, układów konfiguracji sektorowych oraz konfiguracji pozostałych struktur przestrzeni powietrznej;
 - b) struktury przestrzeni powietrznej powinny ułatwiać ustanowienie dodatkowych wariantów tras przy jednoczesnym zapewnieniu ich zgodności (względny przepustowości oraz ograniczenia związane z projektowaniem sektorów).

CZĘŚĆ D

Bieżące monitorowanie wyników w zakresie skuteczności działania na poziomie sieci

1. Aby zapewnić regularną poprawę skuteczności działania, menedżer sieci, w ścisłej współpracy z państwami, funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej oraz zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, przeprowadza okresowy przegląd skuteczności wprowadzonych struktur przestrzeni powietrznej.

2. Przegląd ten obejmuje między innymi:

- a) zmiany zapotrzebowania ruchu;
 - b) skuteczność działania i ograniczenia w zakresie przepustowości oraz efektywności lotu na poziomie państwa, funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej lub sieci;
 - c) ocenę aspektów wykorzystania przestrzeni powietrznej z perspektywy cywilnej i wojskowej;
 - d) ocenę stosowanych sektoryzacji oraz konfiguracji sektorowych;
 - e) ocenę integralności i ciągłości struktur przestrzeni powietrznej;
 - f) informowanie Komisji w przypadkach, kiedy wymagane działania naprawcze wykraczają poza kompetencje menedżera sieci.
-

ZAŁĄCZNIK II

FUNKCJA CZĘSTOTLIWOŚCI RADIOWEJ

CZĘŚĆ A

Wymogi dotyczące realizacji funkcji

1. Każde państwo członkowskie wyznacza kompetentną osobę, organ lub organizację jako krajowego menedżera częstotliwości, którego obowiązkiem jest zapewnienie, by przydziały częstotliwości były dokonywane, zmieniane i zwalniane zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie przekazują Komisji oraz menedżerowi sieci ich nazwiska lub nazwy oraz adresy najpóźniej cztery miesiące po przyjęciu niniejszego rozporządzenia.
2. Menedżer sieci przygotowuje i koordynuje dotyczące sieci strategiczne aspekty widma radiowego, które muszą być właściwie udokumentowane w planie strategicznym sieci oraz w planie operacyjnym sieci. Menedżer sieci wspiera Komisję i państwa członkowskie w przygotowaniu wspólnych stanowisk dotyczących lotnictwa na potrzeby skoordynowanego wkładu państw członkowskich w prace prowadzone na forach międzynarodowych, a w szczególności w prace Europejskiej Konferencji Administracji Pocztowych i Telekomunikacyjnych (CEPT) oraz Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU).
3. Na wniosek krajowego menedżera częstotliwości lub krajowych menedżerów częstotliwości menedżer sieci podejmuje wraz z Komisją i CEPT działania służące uwzględnieniu wszelkich interesów innych branż gospodarki.
4. Krajowi menedżerowie częstotliwości zgłaszają menedżerowi sieci przypadki zakłóceń radioelektrycznych, które mają wpływ na europejską sieć lotniczą. Menedżer sieci prowadzi rejestr takich przypadków i wspiera dokonywanie ich oceny. Na wniosek krajowego menedżera częstotliwości lub krajowych menedżerów częstotliwości menedżer sieci koordynuje wszelkie wsparcie konieczne do rozwiązania takich przypadków lub złagodzenia ich skutków bądź udziela takiego wsparcia, które może mieć również formę działań podejmowanych wspólnie z Komisją i CEPT.
5. Menedżer sieci opracowuje i utrzymuje centralny rejestr zaprojektowany celem przechowywania danych dotyczących wszystkich przydziałów częstotliwości radiowych zgodnie z opisem w pkt 14.
6. Państwa członkowskie korzystają z centralnego rejestru celem wypełnienia względem ICAO swoich obowiązków administracyjnych dotyczących rejestracji przydziałów częstotliwości.
7. Menedżer sieci i krajowi menedżerowie częstotliwości dalej rozwijają i ulepszają procedury zarządzania częstotliwościami, kryteria planowania, zbiory danych oraz procesy optymalizacji wykorzystania i zajmowania częstotliwości radiowych przez ogólny ruch lotniczy. Na wniosek państwa członkowskiego lub państw członkowskich menedżer sieci proponuje je następnie na szczeblu regionalnym.
8. Jeżeli konieczny jest przydział częstotliwości, wnioskodawca składa u właściwego krajowego menedżera częstotliwości wniosek zawierający wszystkie istotne dane oraz uzasadnienie.
9. Krajowi menedżerowie częstotliwości oraz menedżer sieci dokonują oceny i hierarchizacji wniosków o przydział częstotliwości na podstawie wymogów operacyjnych oraz uzgodnionych kryteriów. Ponadto menedżer sieci wspólnie z krajowymi menedżerami częstotliwości określa ich wpływ na sieć. Menedżer sieci określa odpowiednie kryteria w konsultacji z krajowymi menedżerami częstotliwości w ciągu 12 miesięcy od przyjęcia niniejszego rozporządzenia, a następnie w razie potrzeby dokonuje ich aktualizacji.
10. W przypadku stwierdzenia wpływu na sieć menedżer sieci wskazuje odpowiednią częstotliwość lub odpowiednie częstotliwości, tak by umożliwić pozytywne rozpatrzenie wniosku, uwzględniając następujące wymogi:
 - a) konieczność zapewnienia bezpiecznych służb łączności, nawigacji i dozoru;
 - b) konieczność optymalizacji wykorzystania ograniczonych zasobów widma radiowego;
 - c) konieczność przystępnego, sprawiedliwego i przejrzystego dostępu do widma radiowego;
 - d) wymogi operacyjne wnioskodawcy lub wnioskodawców oraz zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną;
 - e) przewidywane przyszłe zapotrzebowanie na widmo radiowe;
 - f) przepisy zawarte w europejskim podręczniku zarządzania częstotliwościami wydanym przez ICAO.

11. W przypadku stwierdzenia braku wpływu na sieć krajowi menedżerowie częstotliwości wskazują odpowiednią częstotliwość lub odpowiednie częstotliwości, tak by umożliwić pozytywne rozpatrzenie wniosku, uwzględniając wymogi określone w pkt 10.
12. Jeżeli wniosek o przydział częstotliwości nie może zostać rozpatrzony pozytywnie, krajowi menedżerowie częstotliwości mogą zażądać od menedżera sieci przeprowadzenia szczególnego poszukiwania częstotliwości. Aby znaleźć rozwiązanie dla krajowych menedżerów częstotliwości menedżer sieci, wspierany przez krajowych menedżerów częstotliwości, może przeprowadzić szczególną analizę sytuacji w zakresie wykorzystania częstotliwości w danym obszarze geograficznym.
13. Krajowi menedżerowie częstotliwości przydzielają odpowiednią częstotliwość lub odpowiednie częstotliwości określone w pkt 10, 11 lub 12.
14. Krajowy menedżer częstotliwości rejestruje każdy przydział częstotliwości w centralnym rejestrze, załączając następujące informacje:
 - a) dane zdefiniowane w europejskim podręczniku zarządzania częstotliwościami wydanym przez ICAO, w tym odpowiednie powiązane dane techniczne i operacyjne;
 - b) poszerzone wymogi dotyczące danych wynikające z pkt 7;
 - c) opis operacyjnego wykorzystania przydziału częstotliwości;
 - d) dane kontaktowe zainteresowanej strony zaangażowanej w działalność operacyjną, która korzysta z danego przydziału częstotliwości.
15. Dokonując przydziału częstotliwości dla wnioskodawcy, krajowy menedżer częstotliwości dołącza do niego warunki wykorzystania. Warunki te określają co najmniej, że przydział częstotliwości:
 - a) obowiązuje tak długo, jak częstotliwość jest wykorzystywana celem spełnienia wymogów operacyjnych opisanych przez wnioskodawcę;
 - b) może być przedmiotem wniosku o przesunięcie częstotliwości i że tego rodzaju przesunięcie będzie musiało być wdrożone w określonym terminie;
 - c) podlega zmianie w przypadku zmian wykorzystania operacyjnego opisanego przez wnioskodawcę.
16. Krajowi menedżerowie częstotliwości zapewniają dokonanie każdego wnioskowanego przesunięcia, zmiany lub zwolnienia częstotliwości w uzgodnionym terminie oraz odpowiednią aktualizację centralnego rejestru. Krajowi menedżerowie częstotliwości przekazują odpowiednie uzasadnienie menedżerowi sieci, jeżeli działania te nie mogą zostać dokonane.
17. Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2011 r. krajowi menedżerowie częstotliwości zapewniają dostępność w centralnym rejestrze szczegółowych danych operacyjnych, technicznych i administracyjnych, o których mowa w pkt 14, dotyczących wszystkich przydziałów częstotliwości wykorzystywanych w europejskiej sieci lotniczej.
18. Menedżer sieci i krajowi menedżerowie częstotliwości prowadzą monitorowanie i ocenę pasm częstotliwości lotniczych i przydziałów częstotliwości w oparciu o przejrzyste procedury, tak by zapewnić ich właściwe i wydajne wykorzystanie. Menedżer sieci określa te procedury w konsultacji z krajowymi menedżerami częstotliwości najpóźniej 12 miesięcy od przyjęcia niniejszego rozporządzenia, a następnie w razie potrzeby dokonuje ich aktualizacji. Menedżer sieci identyfikuje w szczególności wszelkie rozbieżności między rejestrem centralnym, celem operacyjnym oraz faktycznym wykorzystaniem przydziału częstotliwości. Menedżer sieci powiadamia o tego rodzaju rozbieżnościach krajowego menedżera częstotliwości, tak by mogły one zostać usunięte w uzgodnionym terminie.
19. Menedżer sieci zapewnia dostępność wspólnych narzędzi ułatwiających planowanie, koordynację, rejestrację, audyty i optymalizację, na poziomie centralnym i krajowym. W szczególności opracowuje się narzędzia wspierające analizę danych przechowywanych w rejestrze centralnym na potrzeby monitorowania skuteczności funkcji oraz na potrzeby projektowania i wdrażania procesu optymalizacji wykorzystania i zajmowania częstotliwości radiowych, o którym mowa w pkt 7.

CZĘŚĆ B

Wymogi dotyczące organizacji funkcji

1. Wspólny proces decyzyjny z udziałem krajowych menedżerów częstotliwości oraz menedżera sieci opiera się na ustaleniach, które podlegają zatwierdzeniu przez Radę ds. Zarządzania Siecią zgodnie z art. 16 niniejszego rozporządzenia oraz po uzyskaniu pozytywnej opinii Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

2. W przypadku braku porozumienia co do ustaleń, o których mowa w pkt 1 części B niniejszego załącznika, menedżer sieci lub zainteresowane państwa członkowskie zgłaszają tę kwestię Komisji w celu podjęcia przez nią działań. Zastosowanie ma procedura określona w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.
 3. W ustaleniach określa się co najmniej:
 - a) kryteria oceny wymogów operacyjnych i ich hierarchizacji;
 - b) minimalne okresy czasu na koordynację nowych lub zmienionych przydziałów częstotliwości radiowych;
 - c) mechanizmy zapewniające osiągnięcie odpowiednich ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania przez menedżera sieci i krajowych menedżerów częstotliwości;
 - d) że rozszerzone procedury, kryteria i procesy dotyczące zarządzania częstotliwościami nie mają negatywnego wpływu na analogiczne procedury, kryteria i procesy stosowane przez inne państwa w kontekście regionalnych procedur ICAO;
 - e) wymogi zapewniające przeprowadzanie przez państwa członkowskie odpowiednich konsultacji na temat nowych lub zmienionych ustaleń dotyczących zarządzania z wszystkimi zainteresowanymi stronami na poziomie krajowym i europejskim.
 4. Wstępne ustalenia w zakresie koordynacji częstotliwości radiowych są w pełni zgodne z istniejącymi ustaleniami. Zmiany tych ustaleń są określane we współpracy z krajowymi menedżerami częstotliwości i służą ograniczeniu zbędnych struktur i procedur w stopniu, w jakim jest to możliwe z praktycznego punktu widzenia.
 5. Koordynacja w zakresie strategicznego i taktycznego wykorzystania częstotliwości radiowych z sąsiadującymi krajami, które nie uczestniczą w pracach menedżera sieci, jest prowadzona w ramach regionalnych ustaleń roboczych ICAO. Następuje to w celu umożliwienia sąsiadującym krajom dostępu do usług menedżera sieci.
 6. Menedżer sieci i krajowi menedżerowie częstotliwości uzgadniają ogólne priorytety w odniesieniu do funkcji, tak by usprawnić projektowanie i funkcjonowanie europejskiej sieci lotniczej. Priorytety te są zapisywane w formie części planu strategicznego sieci oraz planu operacyjnego sieci poświęconych częstotliwościom radiowym, które to części są konsultowane z zainteresowanymi stronami. Hierarchizacja może w szczególności dotyczyć poszczególnych pasm, obszarów i usług.
 7. Państwa członkowskie zapewniają właściwą koordynację wykorzystania pasm częstotliwości lotniczych przez użytkowników wojskowych z krajowymi menedżerami częstotliwości oraz menedżerem sieci.
-

ZAŁĄCZNIK III

FUNKCJA KODU TRANSPONDERA

CZĘŚĆ A

Wymogi dotyczące funkcji kodu transpondera

1. Cele tej funkcji są następujące:
 - a) zwiększenie wewnętrznej spójności procesu przeznaczania kodu transpondera poprzez przypisanie jasnych ról i obowiązków wszystkim zaangażowanym stronom zainteresowanym, z ogólną skutecznością działania sieci jako nadrzędnym motywem procesu przeznaczania kodu;
 - b) zapewnienie większej przejrzystości przeznaczeń kodu transpondera oraz faktycznego wykorzystania kodu, umożliwiającej lepszą ocenę ogólnej wydajności sieci;
 - c) zapewnienie, poprzez zapisanie w przepisach, podstaw regulacyjnych umożliwiających lepsze egzekwowanie przepisów i lepszy nadzór.
2. Kody transpondera SSR są przeznaczane przez menedżera sieci państwom członkowskim i instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej w sposób, który prowadzi do ulepszenia ich bezpiecznej i wydajnej dystrybucji z uwzględnieniem:
 - a) wymogów operacyjnych wszystkich zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną;
 - b) faktycznych i przewidywanych poziomów ruchu lotniczego;
 - c) wymaganego wykorzystania kodów transpondera SSR zgodnie z odpowiednimi przepisami regionalnego europejskiego planu żeglugi powietrznej ICAO (Facilities and Services Implementation Document) oraz materiałów zawierających wytyczne.
3. Wykaz przeznaczeń kodu transpondera SSR, który zawiera opis wszystkich aktualnych przeznaczeń kodów SSR w przestrzeni powietrznej określonej w art. 1 ust. 3, jest przez cały czas udostępniany przez menedżera sieci państwom członkowskim, instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej oraz państwom trzecim.
4. Formalny proces ustanawiania, oceny i koordynacji wymogów dotyczących przeznaczeń kodu transpondera SSR jest wdrażany przez menedżera sieci z uwzględnieniem wszystkich niezbędnych, cywilnych i wojskowych rodzajów wykorzystania kodów transpondera SSR.
5. Formalny proces określony w pkt 4 obejmuje co najmniej odpowiednie uzgodnione procedury, terminy i cele w zakresie skuteczności działania na potrzeby zakończenia następujących działań:
 - a) złożenie wniosków dotyczących przeznaczenia kodu transpondera SSR;
 - b) ocena wniosków dotyczących przeznaczenia kodu transpondera SSR;
 - c) koordynacja proponowanych zmian do przeznaczeń kodu transpondera SSR z państwami członkowskimi i państwami trzecimi zgodnie z wymogami określonymi w części B;
 - d) okresowy audyt przeznaczeń kodu SSR oraz potrzeb w tym zakresie w celu optymalizacji sytuacji, w tym ponownego przeznaczenia istniejących przeznaczeń kodów;
 - e) okresowa zmiana, zatwierdzenie i dystrybucja łącznego wykazu przeznaczeń kodu transpondera SSR określonego w pkt 3;
 - f) zgłoszenie, ocena i rozwiązanie nieoczekiwanych konfliktów między przydziałami kodów transpondera SSR;
 - g) zgłoszenie, ocena i rozwiązanie błędnych przydziałów kodów transpondera SSR, wykrytych w trakcie kontroli utrzymania kodów;
 - h) zgłoszenie, ocena i rozwiązanie problemu nieoczekiwanych niedoborów przeznaczeń kodów transpondera SSR;
 - i) udostępnienie danych i informacji zgodnie z wymogami określonymi w części C.

6. Wnioski o przeznaczenie kodu transpondera SSR otrzymane w ramach procesu określonego w pkt 4 są weryfikowane przez menedżera sieci pod kątem zgodności z wymogami obowiązującymi w ramach procesu odnośnie do konwencji formatu i danych, kompletności, dokładności, terminowości i uzasadnienia.
7. Państwa członkowskie zapewniają przydzielenie kodów transpondera SSR statkom powietrznym zgodnie z wykazem przeznaczeń kodów transpondera SSR określonym w pkt 3.
8. W imieniu państw członkowskich oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej menedżer sieci może eksploatować scentralizowany system przydzielania kodów transpondera SSR oraz zarządzania nimi na potrzeby automatycznego przydzielania kodów transpondera SSR do ogólnego ruchu lotniczego.
9. Menedżer sieci wdraża procedury i narzędzia okresowej oceny faktycznego wykorzystania kodów transpondera SSR przez państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.
10. Menedżer sieci, państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej uzgadniają plany i procedury służące okresowej analizie oraz określaniu przyszłych wymogów w odniesieniu do kodu transpondera SSR. Analiza ta obejmuje wskazanie potencjalnego wpływu na skuteczność działania, którego źródłem mogą być prognozowane ewentualne niedobory przeznaczonych kodów transpondera SSR.
11. Opracowuje się i aktualizuje podręczniki operacyjne zawierające niezbędne instrukcje oraz informacje umożliwiające realizację funkcji sieciowej zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia. Podręczniki te są rozprowadzane i aktualizowane zgodnie z odpowiednimi procesami zarządzania jakością oraz dokumentacją.

CZĘŚĆ B

Wymogi dotyczące szczególnego mechanizmu konsultacji

1. Menedżer sieci ustanawia szczególny mechanizm koordynacji i konsultacji szczegółowych ustaleń dotyczących przeznaczania kodów transpondera SSR, który:
 - a) zapewnia uwzględnienie wpływu wykorzystania kodów transpondera SSR w państwach trzecich poprzez udział w ustaleniach roboczych dotyczących zarządzania kodem transpondera SSR, określonych w odpowiednich przepisach regionalnego europejskiego planu żeglugi powietrznej ICAO (Facilities and Services Implementation Document);
 - b) zapewnia zgodność wykazu przeznaczeń kodów transpondera SSR, określonego w części A pkt 3, z planem zarządzania kodem określonym w odpowiednich przepisach regionalnego europejskiego planu żeglugi powietrznej ICAO (Facilities and Services Implementation Document);
 - c) określa wymogi zapewniające przeprowadzanie z państwami członkowskimi, których to dotyczy, odpowiednich konsultacji na temat nowych lub zmienionych ustaleń dotyczących zarządzania kodem transpondera SSR;
 - d) określa wymogi zapewniające przeprowadzanie przez państwa członkowskie odpowiednich konsultacji na temat nowych lub zmienionych ustaleń dotyczących zarządzania kodem transpondera SSR z wszystkimi zainteresowanymi stronami, których to dotyczy, na poziomie krajowym;
 - e) zapewnia koordynację z państwami trzecimi w odniesieniu do strategicznego i taktycznego wykorzystania kodów transpondera SSR, poprzez udział w ustaleniach roboczych dotyczących zarządzania kodem transpondera SSR określonych w odpowiednich przepisach regionalnego europejskiego planu żeglugi powietrznej ICAO (Facilities and Services Implementation Document);
 - f) określa minimalne terminy na koordynację i konsultację proponowanych nowych lub zmienionych przeznaczeń kodu transpondera SSR;
 - g) zapewnia podleganie zmian w wykazie przeznaczeń kodów transpondera SSR zatwierdzeniu przez państwa członkowskie, których dotyczy dana zmiana;
 - h) określa wymogi zapewniające poinformowanie wszystkich zainteresowanych stron o zmianach w wykazie przeznaczeń kodów transpondera SSR bezpośrednio po ich zatwierdzeniu, bez uszczerbku dla krajowych procedur przekazywania informacji o wykorzystaniu kodów transpondera SSR przez władze wojskowe.
2. Menedżer sieci, w koordynacji w krajowymi władzami wojskowymi, zapewnia podjęcie środków niezbędnych do zagwarantowania, że przeznaczenie kodów transpondera SSR oraz ich wykorzystanie do celów wojskowych nie mają negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lub sprawny przepływ ogólnego ruchu lotniczego.

CZĘŚĆ C

Wymogi dotyczące udostępniania danych

1. Wnioski złożone w sprawie nowych lub zmienionych przeznaczeń kodu transpondera SSR spełniają obowiązujące w ramach procesu określonego w części A pkt 4 wymogi odnośnie do konwencji formatu i danych, kompletności, dokładności, terminowości i uzasadnienia.
2. Następujące dane i informacje przekazywane są na żądanie przez państwa członkowskie menedżerowi sieci, w uzgodnionych terminach wyznaczonych przez menedżera sieci, celem wsparcia realizacji funkcji sieciowej w odniesieniu do kodów transpondera SSR:
 - a) aktualny wykaz przeznaczeń i wykorzystania wszystkich kodów transpondera SSR w obszarze, za który są odpowiedzialne, z zastrzeżeniem ewentualnych ograniczeń związanych z bezpieczeństwem, dotyczących pełnego ujawnienia szczególnych przeznaczeń kodu do celów wojskowych, niewykorzystywanych przez ogólny ruch lotniczy;
 - b) uzasadnienie celem wykazania, że istniejące i wnioskowane przeznaczenia kodów transpondera SSR stanowią minimum niezbędne do spełnienia wymogów operacyjnych;
 - c) szczegółowe informacje na temat wszelkich przeznaczeń kodów transpondera SSR, które nie są już wymagane do celów operacyjnych i które mogą zostać zwolnione do ponownego przeznaczenia w obrębie sieci;
 - d) zgłoszenia wszelkich faktycznych i nieoczekiwanych niedoborów przeznaczeń kodów transpondera SSR;
 - e) szczegółowe informacje na temat wszelkich zmian planowania instalacji lub statusu operacyjnego systemów lub ich elementów, które mogą mieć wpływ na przydzielanie kodów transpondera SSR do lotów.
3. Następujące dane i informacje przekazywane są menedżerowi sieci na żądanie przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w uzgodnionych terminach wyznaczonych przez menedżera sieci, celem wsparcia realizacji funkcji sieciowej w odniesieniu do kodów transpondera SSR:
 - a) skorelowane raporty o pozycji w ramach rozszerzonego systemu taktycznego zarządzania przepływem, zawierające przydziały kodu transpondera SSR dla ogólnego ruchu lotniczego wykonującego loty zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
 - b) zgłoszenia wszelkich faktycznych i nieplanowanych sytuacji konfliktowych lub niebezpiecznych spowodowanych przez aktualny operacyjny przydział kodu transpondera SSR, w tym informacje na temat tego, w jaki sposób sytuacja konfliktowa została rozwiązana.
4. Odpowiedzi państw członkowskich oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej na koordynację proponowanych zmian w przeznaczeniach kodu transpondera SSR oraz aktualizacje wykazu przeznaczeń kodu transpondera SSR zawierają co najmniej:
 - a) wskazanie, czy przewiduje się bądź nie pojawienie się ewentualnej sytuacji konfliktowej lub niebezpiecznej między przeznaczeniami kodu transpondera SSR;
 - b) potwierdzenie, czy będzie to miało lub nie negatywny wpływ na wymogi operacyjne lub wydajność;
 - c) potwierdzenie, że zmiany przeznaczeń kodu transpondera SSR mogą zostać wdrożone w żądanych terminach.

ZAŁĄCZNIK IV

MODEL PLANU STRATEGICZNEGO SIECI

Plan strategiczny sieci opiera się na następującej strukturze:

1. WPROWADZENIE
 - 1.1. Zakres planu strategicznego sieci (geograficzny i czasowy)
 - 1.2. Przygotowanie planu oraz procedura zatwierdzenia
2. KONTEKST OGÓLNY I OGÓLNE WYMOGI
 - 2.1. Opis aktualnej i planowanej sytuacji w sieci, obejmujący ERND, ATFM, porty lotnicze i ograniczone zasoby.
 - 2.2. Wyzwania i możliwości w okresie obowiązywania planu (w tym prognoza zapotrzebowania ruchu oraz zmiany w skali światowej).
 - 2.3. Cele w zakresie skuteczności działania oraz wymogi komercyjne wyrażone przez poszczególne zainteresowane strony, jak również ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania.
3. WIZJA STRATEGICZNA
 - 3.1. Opis strategii, zgodnie z którą sieć będzie się rozwijała, tak by skutecznie osiągnąć cele w zakresie skuteczności działania oraz spełnić wymogi komercyjne.
 - 3.2. Zgodność z systemem skuteczności działania
 - 3.3. Zgodność z europejskim centralnym planem ATM
4. CELE STRATEGICZNE
 - 4.1. Opis celów strategicznych w odniesieniu do sieci:
 - uwzględnienie aspektów współpracy z uczestniczącymi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, w kategoriach ról i obowiązków,
 - wskazanie w jaki sposób cele strategiczne odpowiadają wymogom,
 - wskazanie sposobu pomiaru postępów na drodze do osiągnięcia tych celów,
 - wskazanie wpływu, jaki cele strategiczne będą miały na branżę oraz pozostałe obszary, których to dotyczy.

5. PLAN SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Plan skuteczności działania opiera się na następującej strukturze:

1. Wprowadzenie
 - 1.1. Opis sytuacji (zakres planu, uwzględnione funkcje itp.).
 - 1.2. Opis scenariusza makroekonomicznego dla okresu odniesienia obejmujący ogólne założenia (przewidywany ruch itp.).
 - 1.3. Opis wyników konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie przygotowania planu skuteczności działania (najważniejsze kwestie podniesione przez uczestników oraz, w miarę możliwości, uzgodniony kompromis).
2. Cele w zakresie skuteczności działania na poziomie menedżera sieci
 - 2.1. Cele w zakresie skuteczności działania dla każdego odpowiedniego kluczowego obszaru skuteczności działania, ustalone w odniesieniu do każdego odpowiedniego kluczowego wskaźnika skuteczności działania, dla całego okresu odniesienia, z rocznymi wartościami stosowanymi do celów monitorowania i zachęcania.
 - 2.2. Opis i wyjaśnienie wkładu celów w zakresie skuteczności działania na poziomie menedżera sieci w ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania oraz ich wpływu na te cele ogólnounijne.

3. Wkład każdej funkcji
 - 3.1. Indywidualne cele w zakresie skuteczności działania dla każdej funkcji (ATFM, ERND, kody transpondera SSR, częstotliwości).
4. Wymiar wojskowy
 - 4.1. Opis cywilno-wojskowego wymiaru planu zawierający skuteczność zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA) w celu zwiększenia przepustowości z odpowiednim uwzględnieniem skuteczności działań wojskowych, oraz, w razie konieczności, stosownych wskaźników skuteczności działania i celów w zakresie skuteczności działania zgodnych ze wskaźnikami i celami planu skuteczności działania.
5. Analiza podatności i porównanie z poprzednim planem skuteczności działania
 - 5.1. Podatność na zewnętrzne założenia.
 - 5.2. Porównanie z poprzednim planem skuteczności działania.
6. Realizacja planu skuteczności działania
 - 6.1. Opis środków wdrożonych przez Radę ds. Zarządzania Siecią na potrzeby realizacji celów w zakresie skuteczności działania, takich jak:
 - mechanizmy monitorowania zapewniające wdrożenie działań w zakresie bezpieczeństwa i planów biznesowych,
 - środki służące monitorowaniu i informowaniu o realizacji planów skuteczności działania, w tym sposób postępowania w przypadku nieosiągnięcia celów w okresie odniesienia.
6. PLANOWANIE STRATEGICZNE
 - 6.1. Opis planowania krótko- i średnioterminowego:
 - priorytety dla każdego celu strategicznego,
 - realizacja każdego z celów strategicznych w kategoriach wymaganego wdrożenia technologii, wpływu strukturalnego, aspektów związanych z człowiekiem, powiązanych kosztów i korzyści, jak również niezbędnego zarządzania oraz niezbędnych zasobów i regulacji,
 - wymagany udział zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną w każdym elemencie planu, w tym ich role i obowiązki,
 - uzgodniony stopień zaangażowania menedżera sieci we wsparcie realizacji każdego elementu planu dla każdej poszczególnej funkcji.
 - 6.2. Opis planowania długoterminowego:
 - zamiar osiągnięcia każdego z celów strategicznych w kategoriach wymaganej technologii i powiązanych aspektów dotyczących badań i rozwoju, wpływu strukturalnego, aspektów związanych z człowiekiem, uzasadnienia ekonomicznego, niezbędnego zarządzania oraz niezbędnych regulacji, jak również powiązanych względów bezpieczeństwa i względów ekonomicznych uzasadniających te inwestycje,
 - wymagany udział zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną w każdym elemencie planu, w tym ich role i obowiązki.
7. OCENA RYZYKA
 - 7.1. Opis zagrożeń związanych z realizacją planu.
 - 7.2. Opis procesu monitorowania (w tym ewentualne odstępstwa od pierwotnych celów).
8. ZALECENIA
 - 8.1. Wskazanie działań, jakie Unia i państwa członkowskie mają podjąć celem wsparcia realizacji planu

ZAŁĄCZNIK V

MODEL PLANU OPERACYJNEGO SIECI

Plan operacyjny sieci opiera się na następującej strukturze ogólnej (która zostanie dostosowana do poszczególnych funkcji oraz do czasowego horyzontu planu operacyjnego sieci, tak by uwzględnić jego kroczący charakter i zawarte w nim okresy od trzech do pięciu lat, roczne, sezonowe, tygodniowe i dzienne):

1. WPROWADZENIE
 - 1.1. Zakres planu operacyjnego sieci (geograficzny i czasowy)
 - 1.2. Przygotowanie planu oraz procedura zatwierdzenia
2. OPIS PLANU OPERACYJNEGO SIECI, OPERACYJNYCH POZIOMÓW DOCELOWYCH ORAZ CELÓW
 - uwzględnienie aspektów współpracy z uczestniczącymi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, w kategoriach ról i obowiązków,
 - wskazanie sposobu, w jaki operacyjne poziomy docelowe oraz cele zostaną uwzględnione na etapie taktycznym, przedtaktycznym, krótkoterminowym i średnioterminowym planu operacyjnego sieci, jak również w pozostałych celach w zakresie skuteczności działania ustanowionych na podstawie rozporządzenia w sprawie systemu skuteczności działania,
 - ustanowione priorytety i niezbędne zasoby w okresie objętym planem,
 - wskazanie wpływu na branżę ATM oraz pozostałe obszary, których to dotyczy.
3. OGÓLNY PROCES PLANOWANIA OPERACJI W SIECI
 - Opis ogólnego procesu planowania operacji w sieci,
 - opis strategii, zgodnie z którą będzie się zmieniał i rozwijał plan operacyjny sieci, tak by skutecznie spełnić wymogi operacyjne w zakresie skuteczności działania oraz pozostałe cele w zakresie skuteczności działania ustanowione na podstawie rozporządzenia w sprawie systemu skuteczności działania,
 - opis wykorzystywanych narzędzi i danych.
4. KONTEKST OGÓLNY I WYMOGI OPERACYJNE
 - 4.1. Skrótowy opis dotychczasowej skuteczności działania sieci w kategoriach operacyjnych
 - 4.2. Wyzwania i możliwości w okresie obowiązywania planu
 - 4.3. Prognoza ruchu w sieci zgodnie z dodatkami 1 i 2, w tym:
 - prognoza dla sieci,
 - prognozy dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz ośrodków kontroli obszaru (ACC),
 - prognoza dla głównych portów lotniczych,
 - analiza prognoz ruchu obejmująca cały zakres możliwych scenariuszy,
 - analiza wpływu zdarzeń szczególnych.
 - 4.4. Wymogi dotyczące operacyjnej skuteczności działania sieci, w tym:
 - ogólne wymogi dotyczące przepustowości sieci,
 - wymogi w zakresie przepustowości w odniesieniu do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz ACC,
 - przepustowość portów lotniczych,
 - analiza wymogów dotyczących przepustowości,
 - ogólne wymogi dotyczące warunków sieci/efektywności lotu,
 - ogólne wymogi dotyczące bezpieczeństwa sieci,
 - wymogi dotyczące sytuacji awaryjnych oraz ciągłość usług mająca wpływ na sieć.
 - 4.5. Potrzeby operacyjne wyrażone przez poszczególne zainteresowane strony, w tym wojsko
5. PLANY I DZIAŁANIA NA POZIOMIE SIECI SŁUŻĄCE ZWIĘKSZENIU OPERACYJNEJ SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI
 - Opis planów i działań, które mają zostać wdrożone na poziomie sieci, obejmujących przestrzeń powietrzną, ograniczone zasoby oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM),
 - opis wkładu każdego z tych planów i działań w operacyjną skuteczność działania.

6. PLANY I DZIAŁANIA NA POZIOMIE LOKALNYM SŁUŻĄCE ZWIĘKSZENIU OPERACYJNEJ SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI
 - W tym opis wszystkich planów i działań, które mają zostać wdrożone na poziomie lokalnym,
 - opis wkładu każdego z tych planów i działań w operacyjną skuteczność działania,
 - opis stosunków z państwami trzecimi oraz prac związanych z ICAO.
 7. ZDARZENIA SZCZEGÓLNE
 - Przegląd zdarzeń szczególnych o znacznym wpływie na zarządzanie ruchem lotniczym,
 - poszczególne zdarzenia szczególne oraz postępowanie z nimi z perspektywy sieci,
 - główne ćwiczenia wojskowe.
 8. WYMOGI DOTYCZĄCE WOJSKOWEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ
 - 8.1. Wojskowe instytucje zapewniające zarządzanie ruchem lotniczym, które są odpowiedzialne za obszary o zarezerwowanej lub oddzielonej przestrzeni powietrznej, wymieniają z menedżerem sieci, za pośrednictwem właściwej komórki zarządzania przestrzenią powietrzną, następujące informacje zgodnie z przepisami krajowymi:
 - dostępność przestrzeni powietrznej: domyślne dni/okresy dostępności zarezerwowanej przestrzeni powietrznej,
 - doraźne wnioski o nieplanowane wykorzystanie zarezerwowanej przestrzeni powietrznej,
 - zwolnienie zarezerwowanej przestrzeni powietrznej do użytku cywilnego w sytuacji, gdy nie jest potrzebna, i poinformowanie o tym z jak największym wyprzedzeniem.
 9. SKONSOLIDOWANE PROGNOZY I ANALIZY OPERACYJNEJ SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI
 - poziomy docelowe i prognozy dotyczące opóźnień/przepustowości w zakresie zarządzania ruchem lotniczym w odniesieniu do sieci, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz ośrodków kontroli obszaru (ACC),
 - operacyjna skuteczność działania portów lotniczych,
 - prognozy i poziomy docelowe skuteczności działania dotyczące warunków sieci/efektywności lotu,
 - wpływ zdarzeń szczególnych,
 - analiza prognoz i poziomów docelowych operacyjnej skuteczności działania.
 10. WSKAZANIE OBSZARÓW UTRUDNIEŃ OPERACYJNYCH ORAZ ŚRODKÓW ZARADCZYCH NA POZIOMIE SIECI I POZIOMIE LOKALNYM
 - Wskazanie utrudnień operacyjnych (bezpieczeństwo, przepustowość, efektywność lotu), istniejących i potencjalnych utrudnień, ich przyczyn oraz uzgodnionych rozwiązań lub działań zaradczych, w tym możliwości równoważenia zapotrzebowania na przepustowość (*demand capacity balancing*, DCB).
-

Dodatek 1

Ośrodki kontroli obszaru (ACC)

Plan operacyjny sieci zawiera szczegółowy opis dla poszczególnych ośrodków kontroli obszaru dla wszystkich obszarów, obejmujący ich planowane środki ulepszeń operacyjnych, perspektywy na okres obowiązywania planu, prognozę ruchu, poziom docelowy i prognozę opóźnień, istotne zdarzenia mogące mieć wpływ na ruch oraz kontakty operacyjne.

Dla każdego ACC menedżer sieci podaje:

- prognozę ruchu,
- analizę aktualnej operacyjnej skuteczności działania,
- ilościową ocenę osiągniętej przepustowości (poziom odniesienia dla przepustowości),
- ilościową ocenę wymaganej przepustowości dla różnych scenariuszy zmian poziomu ruchu lotniczego (wymagany profil przepustowości),
- ilościową ocenę planowanych na poziomie ACC działań służących ulepszeniom operacyjnym, uzgodnionych z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej,
- poziom docelowy i prognozę w odniesieniu do opóźnień,
- analizę oczekiwanej operacyjnej skuteczności działania (bezpieczeństwo, przepustowość, ochrona środowiska).

Każda instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przekazuje menedżerowi sieci następujące informacje celem ich włączenia do opisu poszczególnych ACC:

- lokalny poziom docelowy w odniesieniu do opóźnień,
- ocenę/potwierdzenie prognozy ruchu, z uwzględnieniem wiedzy o warunkach lokalnych,
- liczbę dostępnych sektorów: konfigurację sektorową/system otwierania dla sezonu/dnia tygodnia/pory dnia,
- wartości dotyczące przepustowości/monitorowania dla każdego sektora/natężenie ruchu na konfigurację/system otwierania,
- planowane lub znane zdarzenia szczególne, w tym ich daty/godziny oraz związany z nimi wpływ na operacyjną skuteczność działania,
- szczegółowe informacje na temat planowanych środków służących ulepszeniom operacyjnym, harmonogram ich wdrożenia oraz związany z nimi negatywny/pozytywny wpływ na przepustowość lub wydajność,
- szczegółowe informacje na temat proponowanych i potwierdzonych zmian w strukturze przestrzeni powietrznej i wykorzystaniu przestrzeni powietrznej,
- dodatkowe działania uzgodnione z menedżerem sieci,
- kontakty operacyjne ACC.

*Dodatek 2***Porty lotnicze**

Plan operacyjny sieci zawiera szczegółowy opis dla głównych europejskich portów lotniczych dla wszystkich obszarów, obejmujący ich planowane środki służące ulepszeniom operacyjnym, perspektywy na okres obowiązywania planu, prognozę ruchu i opóźnień, istotne zdarzenia mogące mieć wpływ na ruch oraz kontakty operacyjne.

Dla każdego głównego portu lotniczego menedżer sieci podaje:

- prognozę ruchu,
- analizę oczekiwanej operacyjnej skuteczności działania (bezpieczeństwo, przepustowość, ochrona środowiska).

Każdy port lotniczy ujęty w planie operacyjnym sieci przekazuje menedżerowi sieci następujące informacje celem ich włączenia do opisu poszczególnych portów lotniczych:

- ocenę/potwierdzenie prognozy ruchu, z uwzględnieniem wiedzy o warunkach lokalnych,
 - przepustowość pasa startowego dla każdej konfiguracji pasów startowych oraz aktualnych i prognozowanych czasów przylotów i odlotów,
 - w stosownych przypadkach, określenie przepustowości w okresie nocnym oraz długość takiego okresu,
 - szczegółowe informacje na temat planowanych środków służących ulepszeniom operacyjnym, harmonogram ich wdrożenia oraz związany z nimi negatywny/pozytywny wpływ na przepustowość lub wydajność,
 - planowane lub znane zdarzenia szczególne, w tym ich daty/godziny oraz związany z nimi wpływ na operacyjną skuteczność działania,
 - pozostałe planowane środki służące udostępnieniu przepustowości,
 - dodatkowe działania uzgodnione z menedżerem sieci.
-

ZAŁĄCZNIK VI

WYMOGI OGÓLNE DOTYCZĄCE FUNKCJI SIECIOWYCH

1. STRUKTURA ORGANIZACYJNA

Menedżer sieci ustanawia swoją organizację i zarządza nią zgodnie ze strukturą, która wspiera bezpieczeństwo funkcji sieciowych.

Struktura organizacyjna określa:

- a) upoważnienia, obowiązki i odpowiedzialność osób mianowanych na poszczególne stanowiska, w szczególności personelu kierowniczego odpowiedzialnego za funkcje związane z bezpieczeństwem, jakością, ochroną i zasobami ludzkimi;
- b) stosunki i zależności służbowe między poszczególnymi częściami i procesami organizacji.

2. BEZPIECZEŃSTWO

Menedżer sieci dysponuje systemem zarządzania bezpieczeństwem, który obejmuje wszystkie funkcje sieciowe realizowane przez niego zgodnie z poniższymi zasadami. Menedżer sieci:

- a) opisuje ogólne zasady i reguły rządzące organizacją w odniesieniu do bezpieczeństwa (określane dalej jako „polityka”), w taki sposób, aby w jak największym stopniu spełnić potrzeby odpowiednich zainteresowanych stron;
- b) ustanawia funkcję monitorowania zgodności, która obejmuje procedury zaprojektowane w celu weryfikacji, czy wszystkie funkcje są realizowane zgodnie z obowiązującymi wymogami, standardami i procedurami. Monitorowanie zgodności obejmuje system zwrotnego informowania personelu kierowniczego odpowiedzialnego w danym przypadku o poczynionych ustaleniach, tak by w razie potrzeby zapewnić skuteczne i szybkie wdrożenie działań naprawczych;
- c) dostarcza dowody funkcjonowania systemu zarządzania za pomocą instrukcji i dokumentów monitorowania;
- d) wyznacza przedstawicieli personelu kierowniczego do monitorowania zgodności z procedurami zapewniającymi bezpieczne i skuteczne praktyki operacyjne oraz odpowiedniego charakteru tych procedur;
- e) dokonuje przeglądów stosowanego systemu zarządzania i w stosownych przypadkach podejmuje działania naprawcze;
- f) zarządza bezpieczeństwem wszystkich powierzonych mu funkcji sieciowych. W ramach tego procesu ustanawia on oficjalne relacje ze wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, tak, aby mieć możliwość identyfikowania zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego wynikających z ich działalności, oceny tych zagrożeń oraz właściwego zarządzania ryzykiem wiążącym się z tymi zagrożeniami;
- g) określa procedury zarządzania bezpieczeństwem przy wprowadzaniu nowych lub zmianie istniejących systemów funkcjonalnych.

3. OCHRONA

Menedżer sieci dysponuje systemem zarządzania ochroną, który obejmuje wszystkie funkcje sieciowe realizowane przez niego zgodnie z poniższymi zasadami. Menedżer sieci:

- a) zapewnia ochronę podlegających mu obiektów i personelu, tak by zapobiec sprzecznym z prawem zakłóceniom, które mogłyby mieć wpływ na bezpieczeństwo funkcji sieciowych, którymi zarządza;
- b) zapewnia ochronę danych operacyjnych, które otrzymuje, generuje lub w inny sposób wykorzystuje, w taki sposób, że dostęp do nich mają tylko osoby upoważnione;
- c) określa procedury dotyczące oceny i redukcji zagrożeń związanych z ochroną, monitorowania i polepszania ochrony, przeglądów ochrony oraz upowszechniania zdobytych doświadczeń;
- d) określa środki służące wykrywaniu naruszeń zasad dotyczących ochrony oraz ostrzeganiu personelu za pomocą odpowiednich ostrzeżeń;
- e) określa środki ograniczania skutków naruszeń zasad dotyczących ochrony oraz wskazywania działań naprawczych i procedur ograniczających ryzyko celem zapobieżenia ponownym naruszeniom.

4. INSTRUKCJE OPERACYJNE

Menedżer sieci ustanawia i aktualizuje instrukcje operacyjne dotyczące prowadzonych przez niego operacji, do użytku i dla instruktażu personelu operacyjnego. Menedżer sieci dba o to, by:

- a) instrukcje operacyjne zawierały instrukcje i informacje potrzebne personelowi operacyjnemu do wykonywania jego obowiązków;
- b) odpowiednie części instrukcji operacyjnych były dostępne dla zainteresowanych pracowników;

- c) personel operacyjny był szybko informowany o zmianach instrukcji operacyjnych, które wykorzystuje celem wypełniania swoich obowiązków, jak również o ich wejściu w życie.

5. WYMOGI DOTYCZĄCE PERSONELU

Menedżer sieci zatrudnia właściwie wykwalifikowany personel, tak by zapewnić wykonywanie powierzonych mu funkcji sieciowych w sposób bezpieczny, sprawny, ciągły i stabilny. W tym kontekście menedżer sieci ustanawia zasady w zakresie szkoleń personelu.

6. PLANY AWARYJNE

Menedżer sieci ustanawia plany awaryjne dla wszystkich realizowanych przez niego funkcji sieciowych na wypadek zdarzeń, które skutkują znacznym pogorszeniem jakości lub przerwaniem prowadzonych operacji.

7. WYMOGI DOTYCZĄCE SPRAWOZDAWCZOŚCI

Zgodnie z art. 20 menedżer sieci corocznie przedstawia sprawozdanie ze swojej działalności. Sprawozdanie to obejmuje jego działalność operacyjną, jak również istotne działania i zmiany, szczególnie w obszarze bezpieczeństwa.

Sprawozdanie roczne zawiera co najmniej:

- ocenę realizacji sprawowanych funkcji sieciowych,
- skuteczność działania w porównaniu z celami w zakresie skuteczności działania określonymi w planie strategicznym sieci, określając faktyczną skuteczność działania względem planu operacyjnego sieci poprzez wykorzystanie wskaźników skuteczności działania określonych w planie operacyjnym sieci,
- wyjaśnienie różnic w stosunku do poszczególnych celów oraz określenie środków służących usunięciu wszelkich rozbieżności w okresie odniesienia, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004,
- zmiany w dziedzinie operacyjnej i w infrastrukturze,
- informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami oraz zainteresowanymi stronami;
- informacje na temat polityki kadrowej.

8. METODY DZIAŁANIA I PROCEDURY OPERACYJNE

Menedżer sieci jest w stanie wykazać, że jego metody działania i procedury operacyjne są zgodne z innymi przepisami Unii, a w szczególności z rozporządzeniem (UE) nr 255/2010.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 678/2011

z dnia 14 lipca 2011 r.

zastępujące załącznik II i zmieniające załączniki IV, IX i XI do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa)⁽¹⁾, w szczególności jej art. 39 ust. 2 i 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie 2007/46/WE ustanowiono zharmonizowane ramy obejmujące przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne odnoszące się do wszystkich nowych pojazdów, części do nich oraz oddzielnych zespołów technicznych. W szczególności zawarto w niej szczegółowe definicje dotyczące pojazdów, które są niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania europejskiego systemu homologacji typu.
- (2) Jednym z celów dyrektywy 2007/46/WE jest rozszerzenie europejskiego systemu homologacji typu na wszystkie kategorie pojazdów. Należy na nowo opracować załącznik II do dyrektywy 2007/46/WE, zawierający niezbędne szczegółowe definicje, tak aby uwzględnić postęp techniczny. Konieczna jest zatem zmiana istniejących definicji lub ustanowienie nowych.
- (3) Z doświadczenia wynika, że obecne kryteria służące ustaleniu, czy nowy model pojazdu ma być uważany za nowy typ pojazdu, są zbyt ogólnikowe. Ten brak pewności może opóźnić wdrażanie nowych wymogów określonych w prawodawstwie UE dotyczącym nowych typów pojazdów. Doświadczenie pokazuje też, że możliwe jest obejście unijnych przepisów dotyczących małych serii przez podzielenie typu pojazdu na kilka podtypów podlegających różnym homologacjom typu. W rezultacie liczba nowych pojazdów dopuszczanych do ruchu w Unii Europejskiej na podstawie systemu małych serii może przekraczać dozwoloną ich liczbę. Dlatego ważne jest określenie, które cechy techniczne pojazdu mają być stosowane jako kryteria przy ustalaniu, co stanowi nowy typ pojazdu.
- (4) Zgodnie z zasadami zawartymi w komunikatach Komisji zatytułowanych „Plan działania – Uproszczenie i poprawa środowiska regulacyjnego”⁽²⁾ oraz „Program działań na rzecz zmniejszenia obciążeń administracyjnych w Unii Europejskiej”⁽³⁾ należy rozważyć kryteria stosowane w definicji wariantów i wersji w ramach typu pojazdu, aby zmniejszyć obciążenia administracyjne spoczywające na producentach pojazdów. W efekcie tych działań także proces homologacji typu stałby się bardziej przejrzysty dla właściwych organów państw członkowskich.
- (5) Biorąc pod uwagę tendencje w kierunku globalizacji sektora motoryzacyjnego, coraz większe znaczenie ma działalność Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Regulaminów Dotyczących Pojazdów – Grupy Roboczej 29 („the Working Party 29 – WP.29”). Ze względu na to, że do wypełnienia zaleceń grupy wysokiego szczebla CARS 21 niezbędne jest włączenie regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) do prawodawstwa UE albo wręcz zastąpienie dyrektyw lub rozporządzeń UE regulaminami EKG ONZ, a także włączenie do prawodawstwa UE ogólnych przepisów technicznych, należy zapewnić spójność prawodawstwa Unii Europejskiej z regulaminami EKG ONZ.
- (6) Biorąc pod uwagę prace w dziedzinie harmonizacji prowadzone w ramach Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Regulaminów Dotyczących Pojazdów, należy uwzględnić najnowsze zmiany określone w rezolucji nr R.E. 3 w sprawie klasyfikacji i definicji pojazdów silnikowych i przyczep w ramach Porozumienia EKG ONZ dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań (Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.), a także rezolucję specjalną S.R. 1 w sprawie wspólnych definicji kategorii, mas i wymiarów pojazdów w ramach Porozumienia EKG ONZ dotyczącego ustanowienia ogólnych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w pojazdach kołowych („Porozumienie równoległe z 1998 r.”). Jedynie włączenie tych zmian do dyrektywy ramowej może zagwarantować prawidłowe funkcjonowanie europejskiego systemu homologacji typu. Konieczne jest zatem wprowadzenie nowych kryteriów określających, czy dany typ pojazdu powinien być zaliczony do kategorii „M” czy „N”.

⁽¹⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ COM(2002) 278 wersja ostateczna.

⁽³⁾ COM(2007) 23 wersja ostateczna.

- (7) Zgodnie z art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych⁽¹⁾ państwa członkowskie są zobowiązane do prowadzenia rejestru zawierającego dane dotyczące m.in. typu, wariantu i wersji poszczególnych pojazdów odnośnie do ich indywidualnych poziomów emisji CO₂ dla wszystkich nowych samochodów zarejestrowanych na terytorium danego państwa. Konieczne jest określenie kryteriów, zgodnie z którymi lekki pojazd dostawczy ma być homologowany jako pojazd kategorii M₁ lub N₁. Kryteria te powinny być obiektywne i stanowić wskazówki dla producentów pojazdu, jak również dla organów udzielających homologacji typu i organów rejestrujących. Zgodnie z art. 13 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 należy zidentyfikować obecność innowacyjnych technologii wspierających redukcję emisji CO₂. Powinno to być osiągnięte za pomocą „kodu” przypisanego pojazdowi przez producenta, tak aby każdy typ/wariant/wersja odpowiadały jednemu zestawowi technologii innowacyjnych. Identyfikacja tych technologii innowacyjnych powinna być więc możliwa na podstawie definicji typu/wariantu/wersji. Należy zatem dodać odpowiednią pozycję do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.
- (8) Ponieważ w świadectwie zgodności należy określić typ nadwozia, co ma ułatwić rejestrację nowych pojazdów w państwach członkowskich, stosowanie zharmonizowanych kodów do każdego rodzaju nadwozia powinno spowodować uproszczenie procesu rejestracji. Należy stworzyć wykaz kodów odpowiadających różnym rodzajom nadwozia, aby zautomatyzować przetwarzanie danych.
- (9) Ponieważ przyczepy przeznaczone specjalnie do transportu ładunków nienormatywnych nie mogą spełnić wszystkich przepisów aktów prawnych wymienionych w załączniku IV do dyrektywy 2007/46/WE, które są wymagane do celów europejskiej homologacji typu, należy włączyć te przyczepy do kategorii pojazdów specjalnego przeznaczenia, biorąc pod uwagę ich właściwości techniczne. Do celów homologacji typu należy ustanowić uproszczony zestaw zasad, aby umożliwić homologację typu tych pojazdów na poziomie europejskim. W rezultacie konieczne jest dołączenie nowego dodatku do załącznika XI do dyrektywy 2007/46/WE.
- (10) Obecnie prowadzone są prace nad rozwojem nowych technologii w celu sprostania zapotrzebowaniu na nowe rozwiązania w transporcie towarów. Konieczne jest zatem wprowadzenie nowych definicji do przepisów ramowych, aby następnie ustanowić właściwe przepisy techniczne w odpowiednich aktach wykonawczych wymienionych w załącznikach IV lub XI do dyrektywy 2007/46/WE. Ważne jest wyjaśnienie, że nie można przyznać homologacji typu WE takim pojazdom, zanim nie zostanie zmienione prawodawstwo dotyczące homologacji typu w tym zakresie.
- (11) Podczas przyjęcia dyrektywy Komisji 2010/19/UE z dnia 9 marca 2010 r. zmieniającej, w celu dostosowania do postępu technicznego w zakresie osłon przeciwzobryzgowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep, dyrektywę Rady 91/226/EWG i dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾, wystąpił błąd polegający na tym, że dyrektywą tą zmieniono także załączniki IV oraz XI do dyrektywy 2007/46/WE. Załączniki te były wcześniej zmieniane rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1060/2008 z dnia 7 października 2008 r. zmieniającym załączniki I, III, IV, VI, VII, XI i XV do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa)⁽³⁾. W trosce o pewność prawa, wszelkie częściowe zmiany tych załączników powinny także być wprowadzane w drodze rozporządzenia. Ponieważ odnośny art. 2 dyrektywy 2010/19/WE został skreślony decyzją Komisji 2011/415/UE z dnia 14 lipca 2011 r. w sprawie sprostowania dyrektywy 2010/19/UE zmieniającej, w celu dostosowania do postępu technicznego w zakresie osłon przeciwzobryzgowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep, dyrektywę Rady 91/226/EWG i dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do zmiany załączników do dyrektywy 2007/46/WE⁽⁴⁾ w celu naprawienia tego błędu, należy wprowadzić wcześniej określone w tym artykule zmiany w drodze rozporządzenia.
- (12) Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie systemu homologacji typu, należy zaktualizować załączniki do dyrektywy 2007/46/WE, dostosowując je do postępu naukowego i technicznego.
- (13) Załączniki do dyrektywy 2007/46/WE należy także zaktualizować w celu ustanowienia wymogów technicznych dotyczących homologacji typu pojazdów specjalnego przeznaczenia.
- (14) Ponieważ przepisy zawarte w tych załącznikach są wystarczająco szczegółowe i nie wymagają wprowadzania dalszych środków transpozycji przez państwa członkowskie, należy zastąpić załącznik II i zmienić załączniki IV, IX i XI drogą rozporządzenia, zgodnie z art. 39 ust. 8 dyrektywy 2007/46/WE.
- (15) Należy zatem zastąpić załącznik II i odpowiednio zmienić załączniki IV, IX i XI.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 72 z 20.3.2010, s. 17.

⁽³⁾ Dz.U. L 292 z 31.10.2008, s. 1.

⁽⁴⁾ Zob. s. 76 niniejszego Dziennika Urzędowego.

- (16) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) załącznik II zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) w załączniku IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 3) w załączniku IX wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;
- 4) w załączniku XI wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 lipca 2011 r.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu udzielonej przed 29 października 2012 r. ani nie uniemożliwia rozszerzenia takich homologacji.

Artykuł 3

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do nowych typów pojazdów, które będą homologowane w dniu 29 października 2012 r. lub później.

Niemniej jednak, wymogi określone w załączniku II oraz w pkt 1 i 2 załącznika IV stosuje się od dnia 9 kwietnia 2011 r.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 akapit drugi producenci mogą stosować przepisy niniejszego rozporządzenia od dnia 4 sierpnia 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK II

OGÓLNE DEFINICJE, KRYTERIA KLASYFIKACJI POJAZDÓW, TYPÓW POJAZDÓW I TYPÓW NADWOZIA

CZĘŚĆ WPROWADZAJĄCA

Ogólne definicje i przepisy ogólne

1. Definicje

- 1.1. „Miejsce siedzące” oznacza dowolną przestrzeń, w której może siedzieć jedna osoba i która ma wielkość przynajmniej:
- a) manekina męskiego 50-percentylowego w przypadku kierowcy;
 - b) manekina żeńskiego dorosłego 5-percentylowego we wszystkich pozostałych przypadkach.
- 1.2. „Siedzenie” oznacza przeznaczoną dla jednej osoby kompletną konstrukcję wraz z wykończeniem, która może, ale nie musi, być integralna z konstrukcją pojazdu.
- 1.2.1. Pojęcie „siedzenia” obejmuje zarówno siedzenie indywidualne, jak i kanapę.
- 1.2.2. Definicja ta obejmuje także siedzenia składane i demontowalne.
- 1.3. „Ładunki” oznaczają przede wszystkim dowolne rzeczy ruchome.
- Pojęcie „ładunków” obejmuje produkty luzem, wyroby gotowe, ciecze, żywe zwierzęta, płody rolne, ładunki niepodzielne.
- 1.4. „Masa maksymalna” oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą określoną w pkt 2.8 załącznika I.

2. Postanowienia ogólne

- 2.1. Liczba miejsc siedzących
- 2.1.1. Wymogi dotyczące liczby miejsc siedzących dotyczą miejsc, które są przeznaczone do użytkowania, kiedy pojazd porusza się po drodze.
- 2.1.2. Wymogi te nie dotyczą siedzeń, które są przeznaczone do użytkowania, kiedy pojazd nie jest w ruchu, i które są wyraźnie oznaczone dla użytkowników za pomocą piktogramu albo znaku z odpowiednim tekstem.
- 2.1.3. Do liczenia miejsc siedzących stosuje się następujące wymogi:
- a) każde indywidualne siedzenie liczy się jako jedno miejsce siedzące;
 - b) w przypadku kanapy dowolne miejsce o szerokości przynajmniej 400 mm mierzone na poziomie siedziska liczy się jako jedno miejsce siedzące.
- Warunek ten nie zwalnia producenta z obowiązku przestrzegania ogólnych przepisów określonych w pkt 1.1.;
- c) miejsca określonego w lit. b) nie liczy się jednak jako jedno miejsce siedzące, w przypadku gdy:
- (i) kanapa zawiera elementy, które nie pozwalają na umieszczenie dolnej części manekina w naturalnej pozycji siedzącej – na przykład: nieruchomy podłokietnik ze schowkiem, powierzchnię niewyściełaną lub elementy wykończenia wnętrza zakłócające nominalną powierzchnię siedzenia;
 - (ii) kształt płyty podłogowej znajdującej się bezpośrednio przed przewidywanym miejscem siedzącym (np. obecność tunelu) nie pozwala na umieszczenie stóp manekina w naturalnej pozycji.
- 2.1.4. Odnośnie do pojazdów objętych dyrektywą 2001/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 listopada 2001 r. odnoszącą się do przepisów szczególnych dotyczących pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy oraz zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG i 97/27/WE⁽¹⁾ wymiary, o których mowa w pkt 2.1.3 lit. b), muszą być zgodne z wymogami dotyczącymi minimalnej przestrzeni dla jednej osoby w odniesieniu do różnych klas pojazdów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 13.2.2002, s. 1.

- 2.1.5. Kiedy w pojeździe znajdują się mocowania siedzenia demontowalnego, siedzenie demontowalne liczy się przy ustalaniu liczby miejsc siedzących.
- 2.1.6. Przestrzeń przeznaczoną dla pasażera na wózku inwalidzkim traktuje się jako jedno miejsce siedzące.
- 2.1.6.1. Niniejszy przepis nie narusza przepisów określonych w pkt 3.6.1 i 3.7 załącznika VII do dyrektywy 2001/85/WE.
- 2.2. Masa maksymalna
- 2.2.1. W przypadku ciągnika siodłowego masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną naczepy ciągnionej za pomocą sprzęgu siodłowego.
- 2.2.2. W przypadku pojazdu silnikowego, który może ciągnąć przyczepę z osią centralną lub przyczepę ze sztywnym dyszlem masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną przeniesioną przez urządzenie sprzęgające na pojazd ciągnący.
- 2.2.3. W przypadku naczepy, przyczepy z osią centralną i przyczepy ze sztywnym dyszlem masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną przeniesioną na podłoże przez koła osi lub grupy osi, gdy naczepa/przyczepa jest sprzężona z pojazdem ciągnącym.
- 2.2.4. W przypadku wózka jednoosiowego podpierającego naczepę masa maksymalna, według której klasyfikuje się pojazd, obejmuje masę maksymalną naczepy ciągnionej za pomocą sprzęgu siodłowego.
- 2.3. Urządzenia specjalne
- 2.3.1. Pojazdy wyposażone głównie w zamontowany na stałe sprzęt, taki jak maszyny lub urządzenia, zalicza się do kategorii N lub O.
- 2.4. Jednostki
- 2.4.1. O ile nie określono inaczej wszystkie jednostki miary i odpowiadające im symbole muszą być zgodne z przepisami dyrektywy Rady 80/181/EWG ⁽¹⁾.

3. Zakwalifikowanie pojazdu do określonej kategorii

- 3.1. Producent jest odpowiedzialny za zakwalifikowanie typu pojazdu do określonej kategorii.

W tym celu muszą być spełnione wszystkie stosowne kryteria określone w niniejszym załączniku.

- 3.2. Organ udzielający homologacji może zażądać od producenta odpowiednich dodatkowych informacji, które pozwolą na wykazanie, że dany typ pojazdu powinien być zaliczony do kategorii pojazdów specjalnego przeznaczenia („kod SG”).

CZĘŚĆ A

Kryteria kwalifikowania pojazdów do danej kategorii

1. Kategorie pojazdu

Do celów europejskiej i krajowej homologacji typu, jak również w przypadku dopuszczenia indywidualnego, pojazdy klasyfikuje się według następujących kategorii:

(Uznaje się, że homologacja może być przyznana tylko dla kategorii, o których mowa w pkt 1.1.1–1.1.3, 1.2.1–1.2.3 oraz 1.3.1–1.3.4.)

- 1.1. Kategoria M Pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu.
- 1.1.1. Kategoria M₁ Pojazdy kategorii M mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy.

W pojazdach należących do kategorii M₁ nie ma miejsc dla pasażerów stojących.

Liczba miejsc siedzących może być ograniczona do jednego miejsca (tj. do miejsca siedzącego kierowcy).

⁽¹⁾ Dz.U. L 39 z 15.2.1980, s. 40.

- 1.1.2. Kategoria M₂ Pojazdy kategorii M o masie maksymalnej nieprzekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy.
- W pojazdach należących do kategorii M₂ poza miejscami siedzącymi mogą znajdować się miejsca dla pasażerów stojących.
- 1.1.3. Kategoria M₃ Pojazdy kategorii M o masie maksymalnej przekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy.
- W pojazdach należących do kategorii M₃ mogą znajdować się miejsca dla pasażerów stojących.
- 1.2. Kategoria N Pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu ładunków.
- 1.2.1. Kategoria N₁ Pojazdy kategorii N o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3,5 tony.
- 1.2.2. Kategoria N₂ Pojazdy kategorii N o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 12 ton.
- 1.2.3. Kategoria N₃ Pojazdy kategorii N o masie maksymalnej przekraczającej 12 ton.
- 1.3. Kategoria O Przyczepy zaprojektowane i skonstruowane do przewozu ładunków lub osób, jak również przeznaczone do celów mieszkalnych.
- 1.3.1. Kategoria O₁ Pojazdy kategorii O o masie maksymalnej nieprzekraczającej 0,75 tony.
- 1.3.2. Kategoria O₂ Pojazdy kategorii O o masie maksymalnej przekraczającej 0,75 ton, ale nieprzekraczającej 3,5 tony.
- 1.3.3. Kategoria O₃ Pojazdy kategorii O o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 10 ton.
- 1.3.4. Kategoria O₄ Pojazdy kategorii N o masie maksymalnej przekraczającej 10 ton.
2. **Podkategorie pojazdów**
- 2.1. Pojazdy terenowe
- „Pojazd terenowy” oznacza pojazd należący do kategorii M lub N, posiadający specyficzne właściwości techniczne, które pozwalają na jego użytkowanie poza zwykłymi drogami.
- W przypadku tych kategorii pojazdów do litery i numeru oznaczających kategorię pojazdu dodaje się jako sufiks literę „G”.
- Kryteria zaliczania pojazdów do podkategorii pojazdów terenowych określone są w sekcji 4 części A niniejszego załącznika.
- 2.2. Pojazdy specjalnego przeznaczenia
- 2.2.1. „Pojazd specjalnego przeznaczenia” oznacza pojazd należący do kategorii M, N lub O posiadający specyficzne właściwości techniczne w celu wykonywania funkcji, która wymaga specjalnego dostosowania lub wyposażenia.
- W przypadku pojazdów niekompletnych, które mają zostać objęte podkategorią pojazdów specjalnego przeznaczenia, do litery i numeru oznaczających kategorię pojazdu dodaje się jako sufiks literę „S”.
- Różne typy pojazdów specjalnego przeznaczenia są zdefiniowane i wymienione w sekcji 5.
- 2.3. Pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia
- 2.3.1. „Pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia” oznacza pojazd należący do kategorii M lub N posiadający specyficzne właściwości techniczne, o których mowa w pkt 2.1 i 2.2.
- W przypadku tych kategorii pojazdów do litery i numeru oznaczających kategorię pojazdu dodaje się jako sufiks literę „G”.
- Ponadto w przypadku pojazdów niekompletnych, które są przewidziane do objęcia podkategorią pojazdów specjalnego przeznaczenia, dodaje się jako sufiks literę „S”.

3. **Kryteria kwalifikowania pojazdów do kategorii N**
- 3.1. Zaliczenie typu pojazdu do kategorii N zależy od właściwości technicznych pojazdu, o których mowa w pkt 3.2–3.6.
- 3.2. Z zasady, przedziały, w których znajdują się wszystkie miejsca siedzące, są całkiem oddzielone od przestrzeni ładunkowej.
- 3.3. W drodze odstępstwa od wymogu określonego w pkt 3.2, osoby i ładunki mogą być przewożone w tym samym przedziale pod warunkiem, że przestrzeń ładunkowa jest wyposażona w elementy zabezpieczające przeznaczone do ochrony przewożonych osób w przypadku przemieszczenia się ładunku w czasie jazdy, w tym przy gwałtownym hamowaniu lub pokonywaniu zakrętu.
- 3.4. Elementy zabezpieczające – urządzenia do mocowania – przeznaczone do zabezpieczenia ładunku zgodnie z wymogami określonymi w pkt 3.3, jak również systemy przegród, przeznaczone dla pojazdów do 7,5 ton, są projektowane zgodnie z przepisami określonymi w sekcjach 3 i 4 normy ISO 27956-2009 „Pojazdy drogowe – Zabezpieczanie ładunku w samochodach dostawczych – Wymogi i metody badań”.
- 3.4.1. Wymogi, o których mowa w pkt 3.4, mogą być zweryfikowane przez oświadczenie zgodności przedstawione przez producenta.
- 3.4.2. Alternatywnie do wymogów określonych w pkt 3.4 producent może wykazać przed urzędem udzielającym homologacji, że zamontowane urządzenia zabezpieczające zapewniają poziom ochrony równoważny poziomowi przewidzianemu we wspomnianej normie.
- 3.5. Liczba miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy nie może przekroczyć:
- a) 6 w przypadku pojazdów kategorii N₁;
- b) 8 w przypadku pojazdów kategorii N₂ lub N₃.
- 3.6. Pojazdy muszą wykazać zdolność przewozu ładunków równą lub wyższą niż zdolność przewozu osób wyrażoną w kg.
- 3.6.1. Do tego celu, we wszystkich konfiguracjach, szczególnie w przypadku gdy wszystkie miejsca siedzące są zajęte, spełnione muszą być następujące równania.
- a) gdy $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg};$$
- b) gdy $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) gdy $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- gdzie litery oznaczają:
- „P” technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą pojazdu,
- „M” masę pojazdu gotowego do jazdy,
- „N” liczbę miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy.
- 3.6.2. M obejmuje także masę sprzętu zamontowanego w pojeździe w celu przechowywania ładunków (np. cysterna, nadwozie itp.), przenoszenia ładunków (np. żuraw, platforma załadunkowa itp.) i zabezpieczenia ładunków (np. urządzenia zabezpieczające ładunek).
- Do celów zastosowania powyższego równania M nie obejmuje masy sprzętu, który nie jest wykorzystywany do celów określonych powyżej (takiego jak sprężarka, wyciągarka, prądnica, sprzęt nadawczy itp.).
- 3.7. Wymogi, o których mowa w pkt 3.2–3.6, muszą być spełnione w przypadku wszystkich wariantów i wersji w ramach typu pojazdu.
- 3.8. Kryteria kwalifikowania pojazdów do kategorii N₁.

- 3.8.1 Pojazd zalicza się do kategorii N₁, gdy spełnione są wszystkie obowiązujące kryteria.
- Jeżeli co najmniej jedno z tych kryteriów nie jest spełnione, pojazd kwalifikuje się do kategorii M₁.
- 3.8.2. Oprócz ogólnych kryteriów, o których mowa w pkt 3.2–3.6, spełnione muszą być kryteria określone w pkt 3.8.2.1–3.8.2.3.5 w przypadku pojazdów, w których przedział, gdzie znajduje się kierowca, oraz ładunek znajdują się w obrębie jednej jednostki (tj. nadwozie „BB”).
- 3.8.2.1. Fakt, że między rzędem siedzeń a przestrzenią ładunkową zamontowana jest ścianka lub przegroda, nie zwalnia z obowiązku spełnienia wymaganych kryteriów.
- 3.8.2.2. Kryteria są następujące:
- musi być możliwy załadunek towarów przez zaprojektowane i skonstruowane w tym celu tylne drzwi, klapę tylną lub drzwi boczne;
 - w przypadku tylnych drzwi lub klapy tylnej otwór ładunkowy musi spełniać następujące wymogi:
 - w przypadku gdy pojazd jest wyposażony tylko w jeden rząd siedzeń lub jedno siedzenie kierowcy, minimalna wysokość otworu ładunkowego wynosi 600 mm;
 - w przypadku gdy pojazd jest wyposażony przynajmniej w dwa rzędy siedzeń minimalna wysokość otworu ładunkowego wynosi 800 mm, a powierzchnia tego otworu – przynajmniej 12 800 cm²;
 - przestrzeń ładunkowa musi spełniać następujące wymogi:

„przestrzeń ładunkowa” oznacza część pojazdu znajdującą się za rzędami siedzeń lub za siedzeniem kierowcy, gdy pojazd jest wyposażony tylko w siedzenie kierowcy;

 - powierzchnia załadunkowa przestrzeni ładunkowej jest zasadniczo płaska;
 - w przypadku gdy pojazd jest wyposażony tylko w jeden rząd siedzeń lub jedno siedzenie, minimalna długość przestrzeni ładunkowej wynosi 40 % rozstawu osi;
 - w przypadku gdy pojazd jest wyposażony przynajmniej w dwa rzędy siedzeń, minimalna długość przestrzeni ładunkowej wynosi 30 % rozstawu osi;

w przypadku gdy siedzenia w ostatnim rzędzie można łatwo usunąć z pojazdu bez użycia specjalnych narzędzi, wymogi dotyczące długości przestrzeni ładunkowej muszą być spełnione przy wszystkich siedzeniach zamontowanych w pojeździe;

 - wymogi dotyczące długości przestrzeni ładunkowej muszą być spełnione w przypadku, gdy pierwszy i ostatni rząd są w swojej normalnej pionowej pozycji do użytku przez pasażerów pojazdu.
- 3.8.2.3 Szczegółowe warunki dotyczące pomiaru
- 3.8.2.3.1 Definicje
- „wysokość otworu ładunkowego” oznacza odległość w pionie między dwiema poziomymi płaszczyznami stycznymi odpowiednio do najwyższego punktu dolnej części otworu drzwiowego i najniższego punktu górnej części otworu drzwiowego;
 - „powierzchnia otworu ładunkowego” oznacza największą powierzchnię rzutu prostopadłego na płaszczyznę pionową, prostopadłą do linii środkowej pojazdu, maksymalnego otworu dozwolonego, gdy tylne drzwi lub klapa tylna są szeroko otwarte;
 - „rozstaw osi” do celów zastosowania równań określonych w pkt 3.8.2.2 i 3.8.3.1 oznacza odległość między:
 - środkową linią przedniej osi a środkową linią drugiej osi w przypadku pojazdu dwuosiowego lub
 - środkową linią przedniej osi a środkową linią hipotetycznej osi znajdującej się w równej odległości od drugiej i trzeciej osi w przypadku pojazdu trzyosiowego.

3.8.2.3.2 Regulacja siedzenia

- a) siedzenie ustawia się w najbardziej wysuniętej do tyłu pozycji;
- b) jeżeli oparcie siedzenia jest regulowane, ustawia się je w takiej pozycji, aby można tam było umieścić trójwymiarową maszynę punktu H przy kącie tułowia wynoszącym 25 stopni;
- c) jeżeli oparcie siedzenia nie jest regulowane, należy je ustawić w pozycji wyznaczonej przez producenta pojazdu;
- d) jeżeli oparcie siedzenia ma możliwość regulacji wysokości, należy je ustawić w najniższej pozycji.

3.8.2.3.3 Warunki dotyczące pojazdu

- a) pojazd musi być załadowany tak, aby jego masa odpowiadała masie maksymalnej;
- b) pojazd musi być ustawiony z kołami skierowanymi na wprost.

3.8.2.3.4 Wymogi określone w pkt 3.8.2.3.2 nie obowiązują, gdy pojazd jest wyposażony w ściankę lub przegrodę.

3.8.2.3.5 Pomiar długości powierzchni ładunkowej

- a) jeżeli pojazd nie jest wyposażony w przegrodę lub ściankę, długość mierzy się od pionowej płaszczyzny stycznej do najbardziej wysuniętego do tyłu punktu górnej części oparcia siedzenia do tylnej wewnętrznej płyty lub tylnych drzwi lub kłapy tylnej w pozycji zamkniętej;
- b) jeżeli pojazd jest wyposażony w przegrodę lub ściankę, długość mierzy się od pionowej płaszczyzny stycznej do najbardziej wysuniętego do tyłu punktu przegrody lub ścianki do tylnej wewnętrznej płyty lub tylnych drzwi lub kłapy tylnej, zależnie od przypadku, w pozycji zamkniętej;
- c) wymogi dotyczące długości muszą być spełnione przynajmniej wzdłuż poziomej linii znajdującej się we wzdłużnej płaszczyźnie pionowej przechodzącej przez środkową linię pojazdu na poziomie podłogi przestrzeni ładunkowej.

3.8.3. Oprócz ogólnych kryteriów, o których mowa w pkt 3.2–3.6, spełnione muszą być kryteria określone w pkt 3.8.3.1–3.8.3.4 w przypadku pojazdów, w których przedział dla kierowcy oraz ładunek nie znajdują się w obrębie jednej jednostki (tj. nadwozie „BE”).

3.8.3.1. W przypadku gdy pojazd jest wyposażony w nadwozie typu zamkniętego, obowiązują następujące wymogi:

- a) załadunek musi być możliwy przez tylne drzwi, kłapę tylną, panel lub w inny sposób;
- b) wysokość otworu ładunkowego musi wynosić przynajmniej 800 mm, a powierzchnia tego otworu – przynajmniej 12 800 cm²;
- c) długość powierzchni ładunkowej musi stanowić przynajmniej 40 % rozstawu osi;

3.8.3.2. Jeżeli pojazd jest wyposażony w powierzchnię ładunkową typu otwartego obowiązują tylko przepisy określone w pkt 3.8.3.1 lit. a) i c).

3.8.3.3. W przypadku stosowania przepisów, o których mowa w pkt 3.8.3, stosuje się odpowiednio definicje określone w pkt 3.8.2.

3.8.3.4. Wymogi dotyczące długości powierzchni ładunkowej muszą jednak być spełnione wzdłuż poziomej linii znajdującej się we wzdłużnej płaszczyźnie przechodzącej przez środkową linię pojazdu na poziomie podłogi przestrzeni ładunkowej.

4. Kryteria kwalifikowania pojazdów do podkategorii pojazdów terenowych

4.1. Pojazdy kategorii M₁ lub N₁ zalicza się do podkategorii pojazdów terenowych, jeżeli spełnione są jednocześnie następujące warunki:

- a) przynajmniej jedna oś przednia i przynajmniej jedna oś tylna są zaprojektowane tak, aby były napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony;
- b) zamontowana jest przynajmniej jedna blokada mechanizmu różnicowego lub mechanizm o podobnym działaniu;
- c) pojazd bez przyczepy jest zdolny do pokonywania wzniesień o nachyleniu co najmniej 25 %;
- d) spełnione jest pięć spośród sześciu poniższych wymogów:
 - (i) kąt natarcia wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (ii) kąt zejścia wynosi co najmniej 20 stopni;

- (iii) kąt rampowy wynosi co najmniej 20 stopni;
 - (iv) prześwit pojazdu pod osią przednią wynosi co najmniej 180 mm;
 - (v) prześwit pojazdu pod osią tylną wynosi co najmniej 180 mm;
 - (vi) prześwit pojazdu między osiami wynosi co najmniej 200 mm.
- 4.2. Pojazdy kategorii M₂, N₂ lub M₃, których masa maksymalna nie przekracza 12 ton, zalicza się do podkategorii pojazdów terenowych, jeśli spełniają one warunki określone w lit. a) lub oba warunki określone w lit. b) i c):
- a) wszystkie osie są napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony,
 - b) (i) przynajmniej jedna oś przednia i przynajmniej jedna oś tylna są zaprojektowane tak, aby były napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony;
 - (ii) zamontowana jest przynajmniej jedna blokada mechanizmu różnicowego lub mechanizm o podobnym działaniu;
 - (iii) pojazd bez przyczepy jest zdolny do pokonywania wzniesień o nachyleniu co najmniej 25 %;
 - c) spełnionych jest przynajmniej pięć spośród sześciu poniższych wymogów, jeżeli masa maksymalna pojazdu nie przekracza 7,5 ton, lub przynajmniej cztery – jeżeli masa maksymalna pojazdu przekracza 7,5 ton:
 - (i) kąt natarcia wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (ii) kąt zejścia wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (iii) kąt rampowy wynosi co najmniej 25 stopni,
 - (iv) prześwit pojazdu pod osią przednią wynosi co najmniej 250 mm;
 - (v) prześwit pojazdu między osiami wynosi co najmniej 300 mm;
 - (vi) prześwit pojazdu pod osią tylną wynosi co najmniej 250 mm.
- 4.3. Pojazdy kategorii M₃ lub N₃, których masa maksymalna przekracza 12 ton zalicza się do podkategorii pojazdów terenowych, jeśli spełniają one warunki określone w lit. a) lub oba warunki określone w lit. b) i c):
- a) wszystkie osie są napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony;
 - b) (i) przynajmniej połowa z osi (lub dwie z trzech osi w przypadku pojazdu trzyosiowego oraz odpowiednio w przypadku pojazdu pięcioosiowego) jest zaprojektowana tak, aby były one napędzane równocześnie, niezależnie od tego, czy napęd jednej z osi może zostać odłączony;
 - (ii) zamontowana jest przynajmniej jedna blokada mechanizmu różnicowego lub mechanizm o podobnym działaniu;
 - (iii) pojazd bez przyczepy jest zdolny do pokonywania wzniesień o nachyleniu co najmniej 25 %;
 - c) spełnione są przynajmniej cztery spośród sześciu poniższych wymogów:
 - (i) kąt natarcia wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (ii) kąt zejścia wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (iii) kąt rampowy wynosi co najmniej 25 stopni;
 - (iv) prześwit pojazdu pod osią przednią wynosi co najmniej 250 mm;
 - (v) prześwit pojazdu między osiami wynosi co najmniej 300 mm;
 - (vi) prześwit pojazdu pod osią tylną wynosi co najmniej 250 mm.
- 4.4. Procedura sprawdzania zgodności z przepisami z zakresu geometrii określonymi w niniejszej sekcji ustanowiona jest w dodatku 1.

5. **Pojazdy specjalnego przeznaczenia**

	Nazwa	Kod	Definicja
5.1.	Samochód kempingowy	SA	Pojazd kategorii M z przestrzenią mieszkalną, w której znajduje się przy najmniej następujące wyposażenie: a) siedzenia i stolik; b) miejsca do spania, które mogą powstawać z siedzeń; c) urządzenia kuchenne; d) szafki. Wyposażenie to jest zamocowane trwale w przedziale mieszkalnym. Stolik może być jednak zbudowany tak, aby łatwo można go było zdemontować.
5.2.	Pojazd opancerzony	SB	Pojazd z kuloodpornymi osłonami pancernymi przeznaczony do ochrony przewożonych osób lub ładunków.
5.3.	Samochód sanitarny (ambulans)	SC	Pojazd silnikowy kategorii M przeznaczony do transportu chorych lub rannych, posiadający do tego celu specjalne wyposażenie. Przedział dla pacjentów musi spełniać wymogi techniczne normy EN 1789: 2007 „Pojazdy medyczne i ich wyposażenie – Ambulanse drogowe” z wyjątkiem pkt 6.5 „Wykaz wyposażenia”.
5.4.	Samochód pogrzebowy (karawan)	SD	Pojazd kategorii M przeznaczony do transportu zmarłych, posiadający do tego celu specjalne wyposażenie.
5.5.	Pojazd przystosowany do przewozu wózków inwalidzkich	SH	Pojazd kategorii M ₁ skonstruowany lub przerobiony specjalnie w ten sposób, aby pomieścić co najmniej jedną osobę siedzącą na wózku inwalidzkim w trakcie jazdy po drogach.
5.6.	Przyczepa kempingowa	SE	Pojazd kategorii O zdefiniowany w normie ISO 3833-1977 pkt 3.2.1.3.
5.7.	Żuraw samojedźny	SF	Pojazd kategorii N ₃ , nieposiadający wyposażenia do przewozu ładunków, wyposażony w żuraw, którego moment podnoszenia wynosi przynajmniej 400 kNm.
5.8.	Grupa pojazdów specjalnych	SG	Pojazdy specjalnego przeznaczenia, które nie wchodzą w zakres definicji określonych w niniejszej sekcji.
5.9.	Wózek jednoosiowy podpierający naczepę	SJ	Pojazd kategorii O wyposażony w sprzęg siodłowy do podpierania naczepy w celu jej zamiany w przyczepę.
5.10.	Przyczepy do przewożenia ładunków wyjątkowych	SK	Pojazd kategorii O ₄ przeznaczony do transportu ładunków niepodzielnych, który podlega ograniczeniom prędkości i ruchu drogowego ze względu na swoje wymiary. Pojęcie to obejmuje także przyczepy modułowe ze sterowaniem hydraulicznym, niezależnie od liczby modułów.

6. **Uwagi**

- 6.1. Homologacji typu nie przyznaje się:
- wózkiem jednoosiowym podpierającym naczepę zdefiniowanym w sekcji 5 części A niniejszego załącznika;
 - przyczepom ze sztywnym dyszlem zdefiniowanym w sekcji 4 części C niniejszego załącznika;
 - przyczepom, w których mogą być przewożone osoby w trakcie jazdy po drogach.
- 6.2. Punkt 6.1 nie narusza przepisów określonych w art. 23 dotyczących homologacji krajowej udzielanej pojazdom produkowanym w małych seriach.

CZĘŚĆ B

Kryteria dla typów pojazdów, ich wariantów i wersji1. **Kategoria M₁**

1.1. Typ pojazdu

- 1.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:

- a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.
- Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;
- b) projekt i montaż podstawowych części karoserii w przypadku nadwozia samonośnego.
- To samo stosuje się odpowiednio do pojazdów, których nadwozie jest przykręcone lub przyspawane do oddzielnej ramy;
- c) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo, producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.
- 1.1.2 W drodze odstępstwa od wymogów określonych w pkt 1.1.1. lit. b), jeśli producent wykorzystuje część podłogową karoserii, jak również podstawowe elementy tworzące przednią część karoserii, znajdujące się bezpośrednio przed otworem przedniej szyby, w konstrukcjach różnych typów nadwozia (na przykład kareta (sedan) i coupé), pojazdy te mogą być uważane za należące do tego samego typu. Producent musi dostarczyć dokumenty o tym świadczące.
- 1.1.3. Typ obejmuje przynajmniej jeden wariant i jedną wersję.
- 1.2. Wariant
- 1.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy konstrukcyjne:
- a) liczba drzwi bocznych lub typ nadwozia według definicji określonej w sekcji 1 części C, kiedy producent stosuje kryterium z pkt 1.1.2;
- b) silnik w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:
- (i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);
 - (ii) zasada działania silnika (z zapłonem iskrowym/samoczynnym lub inne);
 - (iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (I4, V6 lub inne);
- c) liczba osi;
- d) liczba oraz powiązanie kinematyczne osi napędzanych;
- e) liczba osi kierowanych;
- f) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny),
- 1.3. Wersja
- 1.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:
- a) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu;
- b) pojemność skokowa silnika w przypadku silnika spalania wewnętrznego;
- c) maksymalna moc wyjściowa silnika lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnik elektryczny);
- d) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);
- e) maksymalna liczba miejsc siedzących;
- f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;
- g) normy emisji spalin (na przykład Euro 5, Euro 6 lub inny);
- h) średnia emisja CO₂ (cykl mieszany lub wartość ważona);
- i) zużycie energii elektrycznej (wartość ważona, cykl mieszany);
- j) średnie zużycie paliwa (wartość ważona, cykl mieszany);
- k) obecność zestawu innowacyjnych technologii zgodnie z art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z 23 kwietnia 2009 r. określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

2. Kategorie M₂ i M₃

2.1. Typ pojazdu

2.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:

a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

b) kategoria;

c) następujące cechy projektu i konstrukcji:

(i) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie;

(ii) projekt i konstrukcja podstawowych części karoserii w przypadku nadwozia samonośnego;

d) liczba pokładów (pojazd jednopokładowy lub dwupokładowy);

e) liczba segmentów (pojazd pojedynczy lub przegubowy);

f) liczba osi;

g) rodzaj źródła energii (pokładowe, zewnętrzne);

h) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.

2.1.2. Typ obejmuje przynajmniej jeden wariant i jedną wersję.

2.2. Wariant

2.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy konstrukcyjne:

a) typ nadwozia według definicji określonych w sekcji 2 części C;

b) klasa lub kombinacja klas pojazdów według definicji określonych w pkt 2.1.1 załącznika I do dyrektywy 2001/85/WE (tylko w przypadku pojazdów kompletnych i skompletowanych);

c) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);

d) silnik w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:

(i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);

(ii) zasada działania silnika (z zapłonem iskrowym/ samoczynnym lub inne);

(iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (L6, V8 lub inne).

2.3. Wersja

2.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:

a) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu;

b) możliwość ciągnięcia przyczepy;

c) pojemność skokowa silnika w przypadku silnika spalania wewnętrznego;

d) maksymalna moc wyjściowa silnika lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnik elektryczny);

e) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);

f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;

g) normy emisji spalin (na przykład Euro IV, Euro V lub inne);

3. Kategoria N₁

3.1. Typ pojazdu

3.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:

a) nazwa przedsiębiorstwa producenta.

Zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;

- b) projekt i montaż podstawowych części karoserii w przypadku nadwozia samonośnego;
 - c) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie w przypadku nadwozia innego niż samonośne;
 - d) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.
- 3.1.2. W drodze odstępstwa od wymogów określonych w pkt 3.1.1. lit. b), jeśli producent wykorzystuje część podłogową karoserii, jak również podstawowe elementy tworzące przednią część karoserii, znajdujące się bezpośrednio przed otworem przedniej szyby, w konstrukcjach różnych typów nadwozia (na przykład podwozie z kabiną, różne rozstawy osi lub różnej wysokości dach), pojazdy te mogą być uważane za należące do tego samego typu. Producent musi dostarczyć dokumenty o tym świadczące.
- 3.1.3. Typ obejmuje przynajmniej jeden wariant i jedną wersję.
- 3.2. Wariant
- 3.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy konstrukcyjne:
- a) liczba drzwi bocznych lub typ nadwozia według definicji określonych w sekcji 3 części C (dla pojazdów kompletnych i skompletowanych), kiedy producent wykorzystuje kryterium zawarte w pkt 3.1.2;
 - b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);
 - c) silnik w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:
 - (i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);
 - (ii) zasada działania silnika (z zapłonem iskrowym/samoczynnym lub inne);
 - (iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (L6, V8 lub inne);
 - d) liczba osi;
 - e) liczba oraz powiązanie kinematyczne osi napędzanych;
 - f) liczba osi kierowanych.
- 3.3. Wersja
- 3.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:
- a) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu;
 - b) pojemność skokowa silnika w przypadku silnika spalania wewnętrznego;
 - c) maksymalna moc wyjściowa silnika lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnik elektryczny);
 - d) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);
 - e) maksymalna liczba miejsc siedzących;
 - f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;
 - g) normy emisji spalin (na przykład Euro 5, Euro 6 lub inne);
 - h) średnia emisja CO₂ (cykl mieszany lub wartość ważona);
 - i) zużycie energii elektrycznej (wartość ważona, cykl mieszany);
 - j) zużycie paliwa (wartość ważona, cykl łączony).
4. **Kategorie N₂ i N₃**
- 4.1. Typ pojazdu
- 4.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy zasadnicze:
- a) nazwa przedsiębiorstwa producenta;
zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;
 - b) kategoria;
 - c) projekt i konstrukcja podwozia, które są wspólne dla pojedynczej linii produktu;
 - d) liczba osi;
 - e) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.
- 4.1.2. Typ obejmuje przynajmniej jeden wariant i jedną wersję.

4.2. Wariant

4.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy konstrukcyjne:

- a) konstrukcyjne przeznaczenie nadwozia lub typ nadwozia, o których mowa w sekcji 3 części C oraz w dodatku 2 (tylko dla pojazdów kompletnych i skompletowanych);
- b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);
- c) silnik w zakresie następujących cech konstrukcyjnych:
 - (i) typ zasilania (silnik spalania wewnętrznego, silnik elektryczny lub inne);
 - (ii) zasada działania silnika (z zapłonem iskrowym/samoczynnym lub inne);
 - (iii) liczba i układ cylindrów w przypadku silnika spalania wewnętrznego (L6, V8 lub inne);
- d) liczba oraz powiązanie kinematyczne osi napędzanych;
- e) liczba osi kierowanych.

4.3. Wersja

4.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

- a) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu;
- b) możliwość ciągnięcia przyczepy, jak następuje:
 - (i) przyczepa bez hamulca;
 - (ii) przyczepa z bezwładnościowym (lub najazdowym) układem hamulcowym zgodnie z definicją określoną w pkt 2.12 regulaminu EKG ONZ nr 13;
 - (iii) przyczepa z ciągłym lub półciągłym systemem hamowania zgodnie z definicją określoną w pkt 2.9 i 2.10 regulaminu EKG ONZ nr 13;
 - (iv) przyczepa kategorii O₄, której masa maksymalna w przypadku połączenia z pojazdem ciągnącym nie przekracza 44 ton;
 - (v) przyczepa kategorii O₄, której masa maksymalna w przypadku połączenia z pojazdem ciągnącym przekracza 44 ton;
- c) pojemność skokowa silnika;
- d) maksymalna moc wyjściowa silnika;
- e) rodzaj paliwa (benzyna, olej napędowy, LPG, zasilanie dwupaliwowe lub inne);
- f) poziom hałasu przejeżdżającego pojazdu;
- g) normy emisji spalin (na przykład Euro IV, Euro V lub inne);

5. Kategorie O₁ i O₂

5.1. Typ pojazdu

5.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:

- a) nazwa przedsiębiorstwa producenta;
zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;
- b) kategoria;
- c) rodzaj pojazdu według definicji określonej w sekcji 4 części C;

- d) następujące cechy projektu i konstrukcji:
- (i) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie;
 - (ii) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących karoserię w przypadku nadwozia samonośnego;
- e) liczba osi;
- f) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.
- 5.1.2. Typ obejmuje przynajmniej jeden wariant i jedną wersję.
- 5.2. Wariant
- 5.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy konstrukcyjne:
- a) rodzaj nadwozia określony w dodatku 2 (dla pojazdów kompletnych i skompletowanych);
 - b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);
 - c) rodzaj układu hamulcowego (np. bez hamulca/z hamulcem najazdowym/z hamulcem zasilanym z pojazdu ciągnącego).
- 5.3. Wersja
- 5.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:
- a) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu;
 - b) rodzaj zawieszenia (elementy zawieszenia pneumatyczne, stalowe lub gumowe, drążek skrętny lub inne);
 - c) rodzaj dyszla (trójkątny, rurowy lub inny).
6. **Kategorie O₃ i O₄**
- 6.1. Typ pojazdu
- 6.1.1. „Typ pojazdu” obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:
- a) nazwa przedsiębiorstwa producenta;
zmiana prawnej formy własności przedsiębiorstwa nie wymaga przyznania nowej homologacji;
 - b) kategoria;
 - c) rodzaj przyczepy według definicji określonych w sekcji 4 części C;
 - d) następujące cechy projektu i konstrukcji:
 - (i) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących podwozie;
 - (ii) projekt i konstrukcja podstawowych elementów tworzących karoserię w przypadku przyczep samonośnych;
 - e) liczba osi;
 - f) w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo – producent i typ pojazdu na poprzednim etapie.
- 6.1.2 Typ obejmuje przynajmniej jeden wariant i jedną wersję.
- 6.2. Warianty
- 6.2.1. „Wariant” w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy projektu i konstrukcji:
- a) rodzaj nadwozia określony w dodatku 2 (dla pojazdów kompletnych i skompletowanych);
 - b) etap skompletowania (np. kompletny/niekompletny/skompletowany);
 - c) rodzaj zawieszenia (elementy zawieszenia stalowe, pneumatyczne lub hydrauliczne);
 - d) następujące cechy techniczne:
 - (i) możliwość regulowania podwozia;
 - (ii) wysokość pokładu (normalny, niskopodłogowy, średnioniskopodłogowy etc.).

6.3. Wersje

6.3.1. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są następujące cechy:

- a) technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu;
- b) podgrupa lub kombinacje podgrup określone w pkt 3.2 i 3.3 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE, na które podzielono pojazdy ze względu na odległość między dwoma kolejnymi osiami;
- c) rodzaje osi według następującego podziału:
 - (i) osie podnoszone (liczba i położenie);
 - (ii) osie przenoszące obciążenia (liczba i położenie);
 - (iii) osie kierowane (liczba i położenie).

7. Wspólne wymagania dotyczące wszystkich kategorii pojazdów

7.1. Jeżeli pojazd mieści się w kilku kategoriach ze względu na maksymalną masę lub liczbę miejsc siedzących lub oba te czynniki, producent musi wybrać kryteria jednej lub drugiej kategorii do określenia wariantów i wersji.

7.1.1. Przykłady:

- a) pojazd „A” może być homologowany jako N_1 (3,5 tony) lub N_2 (4,2 tony) odnośnie do jego masy maksymalnej. W takim przypadku parametry określone dla kategorii N_1 mogą być wykorzystane także dla pojazdu, który mieści się w kategorii N_2 (i *vice-versa*);
- b) pojazd „B” może być homologowany jako M_1 i M_2 odnośnie do liczby miejsc siedzących (7+1 lub 10+1), parametry określone dla kategorii M_1 mogą być wykorzystane także dla pojazdu, który mieści się w kategorii M_2 (i *vice-versa*).

7.2. Pojazd kategorii N może być homologowany na podstawie przepisów wymaganych dla kategorii M_1 lub M_2 , w zależności od przypadku, w przypadku gdy ma być on przekształcony na pojazd tej kategorii w następnym etapie procedury homologacji wielostopniowej.

7.2.1. Opcja ta jest dozwolona tylko w przypadku pojazdów niekompletnych.

Takie pojazdy oznacza się specjalnym kodem wariantu, który nadaje producent pojazdu podstawowego.

7.3. Określenie typu, wariantu i wersji

7.3.1. Producent przypisuje każdemu typowi, wariantowi i wersji pojazdu kod alfanumeryczny składający się z rzymskich liter lub cyfr arabskich.

Dozwolone jest stosowanie nawiasów i myślników, pod warunkiem że nie zastępują one litery lub liczby.

7.3.2. Cały kod określa się jako: Typ-Wariant-Wersja („TVV”).

7.3.3. TVV oznacza w sposób wyraźny i jednoznaczny niepowtarzalne zestawienie cech technicznych odnośnie do kryteriów określonych w części B niniejszego załącznika.

7.3.4. Ten sam producent może użyć tego samego kodu, aby określić typ pojazdu, jeśli mieści się on w co najmniej dwóch kategoriach.

7.3.5. Ten sam producent nie może użyć tego samego kodu, aby określić typ pojazdu, w przypadku więcej niż jednej homologacji typu w ramach tej samej kategorii pojazdu.

7.4. Liczba znaków w TVV

7.4.1. Liczba znaków nie może przekroczyć:

- a) 15 dla kodu typu pojazdu;
- b) 25 dla kodu jednego wariantu;
- c) 35 dla kodu jednej wersji.

7.4.2. Kompletny alfanumeryczny kod »TVV« nie może zawierać więcej niż 75 znaków.

7.4.3. W przypadku gdy kod TVV jest używany w całości, należy zachować odstęp między typem, wariantem i wersją.

Oto przykład takiego kodu: 159AF[...odstęp]0054[...odstęp]977K(BE).

CZĘŚĆ C

Definicje typów nadwozia

0. Zagadnienia ogólne

- 0.1. Typ nadwozia, o którym mowa w sekcji 9 załącznika I i części 1 załącznika III, jak również kod nadwozia, o którym mowa w pozycji 38 załącznika IX, należy oznaczać za pomocą kodów.

Wykaz kodów dotyczy przede wszystkim pojazdów kompletnych i skompletowanych.

- 0.2. Odnośnie do pojazdów kategorii M kod typu nadwozia składa się z dwóch liter, zgodnie z wymogami sekcji 1 i 2.
- 0.3. Odnośnie do pojazdów kategorii N i O kod typu nadwozia składa się z dwóch liter, zgodnie z wymogami sekcji 3 i 4.
- 0.4. W stosownych przypadkach (szczególnie dla typów nadwozia, o których mowa odpowiednio w pkt 3.1 i 3.6 oraz pkt 4.1–4.4), do kodu dodaje się dwie cyfry.
- 0.4.1. Wykaz cyfr ustalony jest w dodatku 2 do niniejszego załącznika.
- 0.5. W przypadku pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowany typ nadwozia musi być powiązany z kategorią pojazdu.

1. Pojazdy należące do kategorii M₁

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
1.1.	AA	Kareta (sedan)	pojazd zdefiniowany w normie ISO nr 3833-1977 pkt 3.1.1.1, wyposażony przynajmniej w cztery szyby boczne.
1.2.	AB	Hatchback	kareta (sedan) według definicji określonej w pkt 1.1 z podnoszonymi drzwiami z tyłu nadwozia.
1.3.	AC	Kombi	pojazd zdefiniowany w normie ISO nr 3833-1977 pkt 3.1.1.4.
1.4.	AD	Coupé	pojazd zdefiniowany w normie ISO nr 3833-1977 pkt 3.1.1.5.
1.5.	AE	Kabriolet	pojazd zdefiniowany w normie ISO nr 3833-1977 pkt 3.1.1.6. Kabriolet może jednak nie posiadać drzwi.
1.6.	AF	Pojazd wielozadaniowy	pojazd inny niż o kodzie AG i inny niż pojazdy wymienione w AA–AE, przeznaczony do przewozu osób i ich bagaży lub ewentualnie ładunków w tym samym przedziale nadwozia.
1.7.	AG	Pick-up	pojazd zdefiniowany w normie ISO nr 3833-1977 pkt 3.1.1.4.1. Przedział bagażowy musi być jednak zupełnie oddzielony od przedziału pasażerskiego. Dodatkowo punkt odniesienia miejsca siedzącego kierowcy nie musi znajdować się przynajmniej 750 mm nad powierzchnią podparcia pojazdu.

2. Pojazdy należące do kategorii M₂ lub M₃

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
2.1.	CA	Pojazd jednopokładowy	pojazd, w którym miejsca przeznaczone dla pasażerów umieszczone są na jednym poziomie lub w taki sposób, aby jeden poziom nie znajdował się nad drugim;
2.2.	CB	Pojazd dwupokładowy	pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.6 załącznika I do dyrektywy 2001/85/WE;
2.3.	CC	Pojazd przegubowy jednopokładowy	pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.3 załącznika I do dyrektywy 2001/85/WE z jednym pokładem;
2.4.	CD	Pojazd przegubowy dwupokładowy	pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.3.1 załącznika I do dyrektywy 2001/85/WE;

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
2.5.	CE	Pojazd niskopodłogowy jednopokładowy	pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.4 załącznika I do dyrektywy 2001/85/WE z jednym pokładem;
2.6.	CF	Pojazd niskopodłogowy dwupokładowy	pojazd zdefiniowany w pkt 2.1.4 załącznika I do dyrektywy 2001/85/WE z dwoma pokładami;
2.7.	CG	Pojazd przegubowy niskopodłogowy jednopokładowy	pojazd, który łączy cechy techniczne pozycji 2.3 i 2.5;
2.8.	CH	Pojazd przegubowy niskopodłogowy dwupokładowy	pojazd, który łączy cechy techniczne pozycji 2.4 i 2.6;
2.9.	CI	Pojazd jednopokładowy z otwartym dachem	pojazd bez dachu lub z częściowym dachem;
2.10.	CJ	Pojazd dwupokładowy z otwartym dachem	pojazd bez dachu nad całym górnym pokładem lub jego częścią;
2.11.	CX	Podwozie autobusu	pojazd niekompletny, tylko z profilem podwozia, zespołem napędowym i osiami, który ma zostać uzupełniony nadwoziem przystosowanym do potrzeb przewoźnika.

3. Pojazdy silnikowe kategorii N₁, N₂ lub N₃

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
3.1.	BA	Samochód ciężarowy	pojazd, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do przewozu towarów. Może on również ciągnąć przyczepę;
3.2.	BB	Van	samochód ciężarowy z przedziałem, w którym kierowca oraz powierzchnia ładunkowa znajdują się w obrębie jednej jednostki;
3.3.	BC	Ciągnik siodłowy	pojazd ciągnący, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do ciągnięcia naczep;
3.4.	BD	Ciągnik drogowy	pojazd ciągnący, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do ciągnięcia przyczep innych niż naczepy.
3.5.	BE	Pick-up	pojazd o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3 500 kg, w którym miejsca siedzące i powierzchnia ładunkowa nie znajdują się w obrębie jednej jednostki;
3.6.	BX	Podwozie z kabiną (podwozie do adaptacji)	pojazd niekompletny, tylko z kabiną (kompletną lub częściową), profilem podwozia, zespołem napędowym i osiami, który ma zostać uzupełniony nadwoziem przystosowanym do potrzeb przewoźnika.

4. Pojazdy kategorii O

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
4.1.	DA	Naczepa	pryczepa, która została zaprojektowana i zbudowana do sprzęgnięcia z ciągnikiem siodłowym lub z wózkiem jednoosiowym oraz przenosząca znaczne obciążenie pionowe na pojazd ciągnący lub wózek jednoosiowy. Urządzenie sprzęgające stosowane do połączenia tych pojazdów składa się ze sworznia i siodła;
4.2.	DB	Przyczepa z dyszlem	pryczepa o przynajmniej dwóch osiach, z których przynajmniej jedna jest osią kierowaną: a) wyposażona w zaczep holowniczy, który może poruszać się w pionie (w stosunku do przyczepy); oraz b) która przenosi mniej niż 100 daN statycznego obciążenia pionowego na pojazd ciągnący;

Nr ref.	Kod	Nazwa	Definicja
4.3.	DC	Przyczepa z osią centralną	przyczepa, której osie są umiejscowione blisko środka ciężkości pojazdu (przy równomiernym rozłożeniu ładunku) w taki sposób, że tylko niewielkie statyczne obciążenie pionowe, nieprzekraczające 10 % masy maksymalnej przyczepy lub obciążenie 1 000 daN (w zależności która z tych wielkości jest mniejsza) jest przenoszona na pojazd ciągnący;
4.4.	DE	Przyczepa ze sztywnym dyszlem	przyczepa z jedną osią lub jedną grupą osi, wyposażona w dyszel, która przenosi statyczne obciążenie nieprzekraczające 4 000 daN na pojazd ciągnący ze względu na jego budowę i która nie odpowiada definicji przyczepy z osią centralną. Urządzenie sprzęgające stosowane do połączenia tych pojazdów nie składa się ze sworznia i siodła.

Dodatek 1

Procedura sprawdzania, czy pojazd może być zaliczony do kategorii pojazdów terenowych**0. Uwaga ogólna**

- 0.1. Do celów zakwalifikowania pojazdu do pojazdów terenowych stosuje się procedurę opisaną w niniejszym dodatku.

1. Warunki przeprowadzania pomiarów geometrycznych

- 1.1. Pojazdy należące do kategorii M_1 lub N_1 muszą być niezaladowane, z manekinem męskim 50-percentylnym umieszczonym na siedzeniu kierowcy, wyposażone w płyn chłodzący, smary, paliwo, narzędzia, koło zapasowe (jeżeli znajduje się w oryginalnym wyposażeniu).

Manekin może zostać zastąpiony podobnym urządzeniem o tej samej masie.

- 1.2. Pojazdy inne niż te, o których mowa w pkt 1.1, załadowuje się do ich technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej.

Rozkład obciążenia na osiach musi stanowić najgorszy przypadek, jeżeli chodzi o spełnienie stosownych kryteriów.

- 1.3. Pojazd reprezentatywny dla danego typu dostarcza się placówce technicznej w stanie określonym w pkt 1.1 lub 1.2. Pojazd ustawia się nieruchomo, z kołami skierowanymi na wprost.

Podłoże, na którym dokonuje się pomiarów, musi być tak płaskie i poziome, jak to tylko możliwe (maksymalne nachylenie 0,5 %).

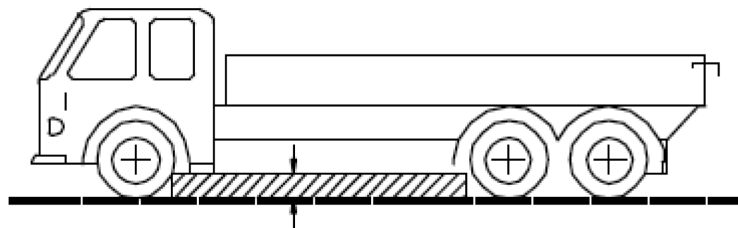
2. Pomiar kąta natarcia, zejścia i kąta rampowego

- 2.1. Kąt natarcia mierzy się zgodnie z normą ISO 612-1978 pkt 6.10.
- 2.2. Kąt zejścia mierzy się zgodnie z normą ISO 612-1978 pkt 6.11.
- 2.3. Kąt rampowy mierzy się zgodnie z normą ISO 612-1978 pkt 6.9.
- 2.4. Przy pomiarze kąta zejścia urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd z tyłu, które mają możliwość regulacji wysokości, mogą być ustawione w górnej pozycji.
- 2.5. Zalecenia z pkt 2.4 nie należy traktować jako obowiązek wyposażenia pojazdu podstawowego w urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd z tyłu jako wyposażenia oryginalnego. Producent pojazdu podstawowego musi jednak poinformować producenta na następnym etapie, że gdy pojazd jest wyposażony w urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd z tyłu, musi on spełniać wymogi w zakresie kąta zejścia.

3. Pomiar prześwitu pojazdu

- 3.1. Prześwit pojazdu między osiami
- 3.1.1. „Prześwit pojazdu między osiami” oznacza najkrótszą odległość między płaszczyzną podłoża i najniższym położonym stałym punktem pojazdu.

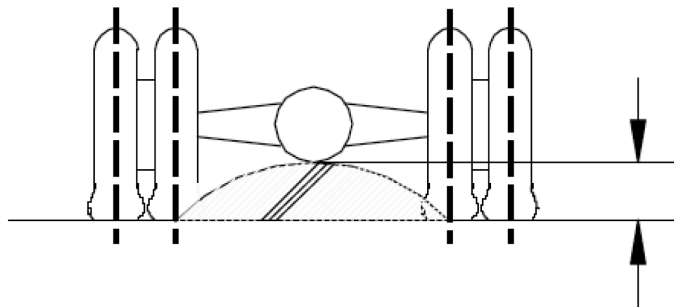
Stosując tę definicję, należy wziąć pod uwagę odległość między ostatnią osią przedniej grupy osi i pierwszą osią tylnej grupy osi.



3.1.2. Żadna sztywna część pojazdu nie może zachodzić na zacieniony obszar przedstawiony na rysunku.

3.2. Prześwit pojazdu pod osią

3.2.1. „Prześwit pojazdu pod osią” oznacza wysokość łuku przechodzącego przez środki powierzchni styku z jezdnią opon kół danej osi (w przypadku kół bliźniaczych pod uwagę bierze się koła wewnętrzne) oraz stycznego do najniższego stałego punktu pojazdu między tymi kołami.



3.2.2. W stosownych przypadkach pomiar prześwitu przeprowadza się na każdej z osi należących do grupy osi.

4. Zdolność pokonywania nachylenia

4.1. „Zdolność pokonywania nachylenia” oznacza zdolność pojazdu do pokonywania wzniesień.

4.2. W celu sprawdzenia zdolności pokonywania nachylenia przez niekompletny lub kompletny pojazd kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ przeprowadza się badanie.

4.3. Badanie przeprowadza placówka techniczna na pojeździe reprezentatywnym dla badanego typu.

4.4. Na wniosek producenta i zgodnie z warunkami określonymi w załączniku XVI, zdolność typu pojazdu do pokonywania nachylenia może zostać wykazana w drodze badania wirtualnego.

5. Warunki badania i kryterium wyniku pozytywnego/negatywnego

5.1. Do dnia 31 października 2014 r. obowiązują warunki określone w pkt 7.5 załącznika I do dyrektywy 97/27/WE.

Od dnia 1 listopada 2014 r. obowiązują warunki badania przyjęte rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 ⁽¹⁾ zgodnie z art. 14 tego rozporządzenia.

5.2. Pojazd pokonuje nachylenie przy stałej prędkości bez wzdłużnego lub poprzecznego poślizgu kół.

⁽¹⁾ Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.

Dodatek 2

Cyfry uzupełniające kody stosowane do różnych rodzajów nadwozia

- 01 Nadwozie-platforma;
 - 02 Opuszczane na bok;
 - 03 Nadwozie skrzyniowe;
 - 04 Nadwozie izotermiczne z wyposażeniem do utrzymania temperatury wewnętrznej;
 - 05 Nadwozie izotermiczne bez wyposażenia do utrzymania temperatury wewnętrznej;
 - 06 Kryte z boku plandeką;
 - 07 Nadwozie wymienne;
 - 08 Kontenerowiec;
 - 09 Pojazd wyposażony w system załadowniczy z hakiem zaczepowym;
 - 10 Wywrotka;
 - 11 Cysterna;
 - 12 Cysterna przeznaczona do przewozu towarów niebezpiecznych;
 - 13 Statek do przewozu żywego inwentarza;
 - 14 Pojazd do przewozu pojazdów;
 - 15 Mieszalnik do betonu;
 - 16 Pojazd z pompą do betonu;
 - 17 Pojazd do przewozu drewna;
 - 18 Pojazd do zbierania odpadków;
 - 19 Zamiatarka ulic, pojazd do czyszczenia ulic i kanalizacji ulicznej;
 - 20 Sprężarka;
 - 21 Pojazd do przewozu łodzi;
 - 22 Pojazd do przewozu szybowców;
 - 23 Pojazdy do celów handlu detalicznego lub do celów wystawowych;
 - 24 Pomoc drogowa;
 - 25 Pojazd z drabiną;
 - 26 Żuraw samochodowy (inny niż żuraw samojezdny zdefiniowany w pkt 5 części A załącznika II);
 - 27 Pojazd z platformą do prac na wysokości;
 - 28 Pojazd z urządzeniem wiertniczym;
 - 29 Przyczepa niskopodłogowa;
 - 30 Pojazd do przewozu elementów oszklenia;
 - 31 Wóz strażacki;
 - 99 Nadwozia nieobjęte niniejszym wykazem."
-

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku IV do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł załącznika IV otrzymuje brzmienie: „**WYMOGI DO CELÓW HOMOLOGACJI TYPU WE POJAZDÓW**”;
- 2) pozycja 43 części I załącznika IV otrzymuje brzmienie:

„43	Oslony przeciwrobryzgowie kół	Dyrektywa 91/226/EWG	L 103 z 23.4.1991, s. 5.					x	x	x	x	x	x	x
-----	-------------------------------	----------------------	--------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

- 3) tytuł dodatku do załącznika IV otrzymuje brzmienie: „**Wymogi homologacji typu pojazdów należących do kategorii M₁, produkowanych w małych seriach na podstawie art. 22**”.

—

ZAŁĄCZNIK III

W załączniku IX do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) treść pozycji 31 na „Stronie 2 – kategoria pojazdów N₂ (pojazdy kompletne i skompletowane)” wzoru świadectwa zgodności otrzymuje brzmienie:
„31. Umiejscowienie osi podnoszonej(-ych): ...”;
 - 2) treść pozycji 31 na „Stronie 2 – kategoria pojazdów N₃ (pojazdy kompletne i skompletowane)” wzoru świadectwa zgodności otrzymuje brzmienie:
„31. Umiejscowienie osi podnoszonej(-ych): ...”;
 - 3) treść pozycji 31 na „Stronie 2 – kategoria pojazdów O₁ i O₂ (pojazdy kompletne i skompletowane)” wzoru świadectwa zgodności otrzymuje brzmienie:
„31. Umiejscowienie osi podnoszonej(-ych): ...”;
 - 4) treść pozycji 31 na „Stronie 2 – kategoria pojazdów O₃ i O₄ (pojazdy kompletne i skompletowane)” wzoru świadectwa zgodności otrzymuje brzmienie:
„31. Umiejscowienie osi podnoszonej(-ych): ...”;
 - 5) treść pozycji 31 na „Stronie 2 – kategoria pojazdów N₂ (pojazdy niekompletne)” wzoru świadectwa zgodności otrzymuje brzmienie:
„31. Umiejscowienie osi podnoszonej(-ych): ...”;
 - 6) treść pozycji 31 na „Stronie 2 – kategoria pojazdów N₃ (pojazdy niekompletne)” wzoru świadectwa zgodności otrzymuje brzmienie:
„31. Umiejscowienie osi podnoszonej(-ych): ...”;
 - 7) treść pozycji 31 na „Stronie 2 – kategoria pojazdów O₁ i O₂ (pojazdy niekompletne)” wzoru świadectwa zgodności otrzymuje brzmienie:
„31. Umiejscowienie osi podnoszonej(-ych): ...”;
 - 8) treść pozycji 31 na „Stronie 2 – kategoria pojazdów O₃ i O₄ (pojazdy niekompletne)” wzoru świadectwa zgodności otrzymuje brzmienie:
„31. Umiejscowienie osi podnoszonej(-ych): ...”;
 - 9) w treści odnośników dotyczących załącznika IX wprowadza się następujące zmiany:
 - a) skreśla się ostatnie zdanie odnośnika (a);
 - b) do odnośnika (e) dodaje się następujące zdanie:
„W przypadku przyczepy z osią centralną z jedną osią, wskazać odległość w pionie między osią pionową urządzenia sprzęgającego i centrum osi”.
-

ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku XI do dyrektywy 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) pozycja 43 dodatku 2 do załącznika XI otrzymuje brzmienie:

„43	Osłony przeciwrozbryzgowce kół	Dyrektywa 91/226/EWG					x	x	x	x	x	x	x
-----	--------------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2) pozycja 43 dodatku 4 do załącznika XI otrzymuje brzmienie:

„43	Osłony przeciwrozbryzgowce kół	Dyrektywa 91/226/EWG					x	x	x	x	x	x	x
-----	--------------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3) po dodatku 5 i przed „Znaczeniem liter” wstawia się następujący dodatek 6:

„Dodatek 6

Przyczepy do przewożenia ładunków nienormatywnych

Pozycja	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Przyczepa kategorii O ₄
3	Zbiorniki paliwa/tylne zabezpieczenia	Dyrektywa 70/221/EWG	X
4	Miejsce na tylną tablicę rejestracyjną	Dyrektywa 70/222/EWG	X
5	Siła kierowania	Dyrektywa 70/311/EWG	X
9	Hamowanie	Dyrektywa 71/320/EWG	X
10	Zakłócenia radioelektryczne (zgodność elektromagnetyczna)	Dyrektywa 72/245/EWG	X
18	Tabliczki (znamionowe)	Dyrektywa 76/114/EWG	X
20	Instalacje urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej	Dyrektywa 76/756/EWG	A + N
21	Światła odblaskowe	Dyrektywa 76/757/EWG	X
22	Światła obrysowe, światła pozycyjne przednie (boczne), światła pozycyjne tylne (boczne), światła stopu, światła obrysowe boczne, światła dzienne	Dyrektywa 76/758/EWG	X
23	Kierunkowskazy	Dyrektywa 76/759/EWG	X
24	Oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej	Dyrektywa 76/760/EWG	X
28	Tylne światła przeciwmgielne	Dyrektywa 77/538/EWG	X
29	Światła cofania	Dyrektywa 77/539/EWG	X
36	Systemy grzewcze	Dyrektywa 2001/56/WE	nie dot.
42	Zabezpieczenia boczne	Dyrektywa 89/297/EWG	A
43	Osłony przeciwrozbryzgowce kół	Dyrektywa 91/226/EWG	A

Pozycja	Przedmiot	Odnosnik do aktu prawnego	Przyczepa kategorii O ₄
46	Opony	Dyrektywa 92/23/EWG	I
48	Masy i wymiary	Dyrektywa 97/27/WE	X
50	Urządzenia sprzęgające	Dyrektywa 94/20/WE	X
63	Rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009	dot. cz."

4) w „Znaczeniu liter” wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. L) otrzymuje brzmienie:

„L: Zastosowanie ograniczone jest do siedzeń przeznaczonych do normalnego użytkowania, gdy pojazd porusza się po drodze. Na tylnych miejscach siedzących wymagane są przynajmniej punkty kotwiczenia pasów biodrowych. Siedzenia nieprzeznaczone do użytkowania w czasie, gdy pojazd porusza się po drodze, muszą być wyraźnie oznaczone dla użytkowników za pomocą piktogramu albo za pomocą znaku z odpowiednim tekstem.”;

b) po oznaczeniu „nie dot.” wprowadza się punkt w brzmieniu:

„dot. cz.: Niniejszy akt prawny ma częściowe zastosowanie. Dokładny zakres zastosowania jest ustalony w środkach wykonawczych do rozporządzenia (WE) nr 661/2009”;

c) po pkt H wprowadza się punkt w brzmieniu:

„I: Opony muszą być homologowane zgodnie z wymogami regulaminu EKG ONZ nr 54, nawet jeśli maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest mniejsza niż 80 km/h.

Nośność opony może być dostosowana w stosunku do maksymalnej prędkości konstrukcyjnej w porozumieniu z producentem opon.”.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 679/2011**z dnia 14 lipca 2011 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1974/2006 ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1698/2005 w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich przez Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1698/2005 z dnia 20 września 2005 r. w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich przez Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 91,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1698/2005 wprowadzono jednolite ramy prawne wsparcia rozwoju obszarów wiejskich w ramach Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) w całej Unii. Ramy te uzupełniono przepisami wykonawczymi określonymi w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1974/2006 ⁽²⁾. W związku ze zdobytym doświadczeniem oraz problemami powstałymi w trakcie wdrażania programów rozwoju obszarów wiejskich niezbędne jest wprowadzenie zmian do niektórych przepisów tego rozporządzenia oraz przyjęcie pewnych dodatkowych przepisów wykonawczych.
- (2) Operacje dotyczące produkcji energii odnawialnej w gospodarstwach rolnych na podstawie art. 26 rozporządzenia (WE) nr 1698/2005 mogą nie być objęte zakresem art. 42 Traktatu. W celu zapewnienia ich zgodności z zasadami pomocy państwa w rolnictwie należy wprowadzić przepis szczegółowy dotyczący inwestycji w produkcję energii odnawialnej w gospodarstwach rolnych.
- (3) Zgodnie z art. 27 ust. 12 rozporządzenia (WE) nr 1974/2006 dostosowanie zobowiązań rolnośrodowiskowych i zobowiązań dotyczących dobrostanu zwierząt może przyjąć formę wydłużenia czasu trwania zobowiązania. Aby uniknąć przedłużenia na kolejny okres programowania, dostosowania takie należy ograniczyć w czasie do końca okresu premiowego, do którego odnosi się wniosek o płatność z 2013 r.
- (4) Zgodnie z art. 47 rozporządzenia (WE) nr 1698/2005 zobowiązania leśnośrodowiskowe powinny być podejmowane z reguły na okres od pięciu do siedmiu lat. Aby uniknąć sytuacji, w której odnowione zobowiązania przejdą na kolejny okres programowania, należy wprowadzić przepis, zgodnie z którym państwa członkowskie będą zezwalać na przedłużanie takich zobowiązań do końca okresu premiowego, do którego odnosi się wniosek o płatność z 2013 r.
- (5) Zgodnie z art. 62 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1698/2005 na poziomie podejmowania decyzji w lokalnej grupie działania partnerzy ekonomiczni i społeczni, jak również inni przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego, muszą stanowić przynajmniej 50 % składu partnerstwa lokalnego. Państwa członkowskie powinny zapewnić spełnienie przez lokalne grupy działania minimalnych wymagań procentowych również pod względem praw do głosowania, aby zapobiec sytuacji, w której proces decyzyjny zostaje zdominowany przez sektor publiczny. Ponadto należy dopilnować, aby promotorzy projektów nie mieli wpływu na decyzję o wyborze projektu. Należy zatem wprowadzić skuteczne mechanizmy ochronne, aby zapobiec konfliktowi interesów w trakcie oceny proponowanych projektów i głosowania nad nimi. Przejrzystość podejmowania decyzji powinna być również zagwarantowana przez zapewnienie odpowiedniej widoczności.
- (6) Zgodnie z art. 38 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1974/2006 istnieje możliwość wypłaty zaliczki na pokrycie kosztów bieżących lokalnych grup działania. Okazało się, że aby zrealizować potrzeby gotówkowe lokalnych grup działania, niezbędne jest rozszerzenie możliwości wypłaty zaliczek, tak aby pokryć koszty związane z nabywaniem umiejętności i prowadzoną na terytorium aktywizacją, o czym mowa w art. 63 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1698/2005.
- (7) Zgodnie z art. 44 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1974/2006 państwa członkowskie mogą podjąć szczególne środki, aby drobne zmiany w sytuacji gospodarstwa nie doprowadziły do niewłaściwych skutków w odniesieniu do podjętych zobowiązań, czyli obowiązku beneficjenta do spłaty pomocy, jeżeli przejmujący część gospodarstwa nie przejąłby zobowiązania. Aby zapewnić pewność prawa, należy zdefiniować, co stanowi drobną zmianę, jeżeli powierzchnia gospodarstwa ulega zmniejszeniu.
- (8) W art. 46 rozporządzenia (WE) nr 1974/2006 wprowadza się klauzulę weryfikacji w przypadku zmian w podstawowych wymaganiach dla niektórych środków. Klauzula weryfikacji powinna zostać również wprowadzona w przypadku, gdy czas trwania nowych zobowiązań rolnośrodowiskowych, dotyczących dobrostanu zwierząt i leśnośrodowiskowych, podjętych na okres od pięciu do siedmiu lat, wykracza poza obecny okres programowania, tak aby zapobiec niespójności z ramami prawnymi i politycznymi, które zostaną określone na okres następujący po obecnym okresie programowania.

⁽¹⁾ Dz.U. L 277 z 21.10.2005, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 368 z 23.12.2006, s. 15.

- (9) Aby wyjaśnić stosowanie art. 52 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1974/2006, należy określić podstawę stosowania stóp współfinansowania w przypadku inżynierii finansowej.
- (10) Jeśli chodzi o fundusze gwarancji w kontekście inżynierii finansowej w ramach rozdziału IV sekcja 1 podsekcja 3 rozporządzenia (WE) nr 1974/2006, konieczne jest bardziej szczegółowe określenie metod obliczania kwalifikujących się wydatków dla operacji związanej z takimi interwencjami, aby zapewnić najbardziej wydajne wykorzystanie zasobów Unii.
- (11) Uznawszy szczególny charakter rozwoju obszarów wiejskich, związany zwłaszcza z małą skalą wspieranych operacji, niezbędne jest, w celu zmaksymalizowania efektu dźwigni narzędzia inżynierii finansowej, wyjaśnienie kwestii powtórnego wykorzystania zasobów zwróconych na rzecz operacji inżynierii finansowej w trakcie okresu programowania, jak również rozróżnienie między takim powtórnym wykorzystaniem a powtórnym wykorzystaniem po dacie końcowej kwalifikowalności programu rozwoju obszarów wiejskich.
- (12) Biorąc pod uwagę charakter niektórych inwestycji w leśnictwie i fakt, że płatności w niektórych przypadkach mogą mieć charakter obszarowy, do obliczenia poziomu wsparcia dla środka, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia (WE) nr 1698/2005, możliwe powinno być korzystanie z obliczeń standardowych kosztów jako alternatywy dla systemu opartego na fakturowaniu. Należy zatem odpowiednio dostosować art. 53 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1974/2006.
- (13) W art. 54 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1974/2006 określa się warunki, w których wkład niepieniężny można uznać za wydatki kwalifikujące się. Obecnie, zgodnie z art. 54 ust. 1, wkład niepieniężny uznaje się za kwalifikujący się wyłącznie w przypadku operacji inwestycyjnych. Z doświadczenia wynika, że warunek ten jest zbyt restrykcyjny dla skutecznego wdrażania środków. Należy zatem umożliwić kwalifikowalność wkładów niepieniężnych dla wszystkich rodzajów operacji.
- (14) W art. 55 rozporządzenia (WE) nr 1974/2006 określono szereg warunków definiujących wydatki kwalifikujące się w przypadku operacji inwestycyjnych. Aby bardziej szczegółowo wyjaśnić wdrożenie tego artykułu, należy wyraźnie wykluczyć z wydatków kwalifikujących się nabycie uprawnień do płatności. Należy również doprecyzować, że inwestycje przywracania potencjału produkcji rolnej w wyniku klęsk żywiołowych stanowią, ze względu na swój charakter, wydatki kwalifikujące się.
- (15) Aby zwiększyć znaczenie zaliczek w kontekście trwałego kryzysu finansowego, biorąc pod uwagę szczególną rolę samorządów regionalnych we wdrażaniu polityki obszarów wiejskich, możliwość płatności zaliczkowych, o której mowa w art. 56 rozporządzenia (WE) nr 1974/2006, powinna zostać otwarta również dla władz regionalnych.
- (16) Aby ułatwić realizację projektów inwestycyjnych w kontekście trwałego kryzysu gospodarczo-finansowego, górny pułap dla płatności zaliczkowych został podniesiony do 50 % w przypadku inwestycji w latach 2009 i 2010. Aby uwzględnić dalsze negatywne skutki kryzysu gospodarczo-finansowego, należy utrzymać wyższy pułap do końca okresu programowania. Aby zapewnić ciągłość w realizacji programów rozwoju obszarów wiejskich między końcem 2010 r. a wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, przepis ten powinien być stosowany z mocą wsteczną od dnia 1 stycznia 2011 r.
- (17) Aby wziąć pod uwagę stosunkowo mały rozmiar projektów rozwoju obszarów wiejskich oraz trudności w uzyskaniu gwarancji bankowych dla płatności zaliczkowych, należy wprowadzić przepis umożliwiający zastąpienie takich gwarancji pisemnymi gwarancjami organów publicznych.
- (18) Aby najlepiej skorzystać z zaliczek, wskazanie czasu zwolnienia gwarancji powinno pozostać w kompetencji właściwej agencji płatniczej.
- (19) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1974/2006.
- (20) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Rozwoju Obszarów Wiejskich,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1974/2006 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) dodaje się art. 16a w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Do celów art. 26 rozporządzenia (WE) nr 1698/2005, w przypadku inwestycji w produkcję w gospodarstwach rolnych energii termicznej lub elektrycznej ze źródeł odnawialnych, urządzenia produkcji energii odnawialnej kwalifikują się do wsparcia, wyłącznie jeżeli ich zdolności produkcyjne nie przekraczają ekwiwalentu łącznego średniego rocznego zużycia energii termicznej i elektrycznej w danym gospodarstwie rolnym, łącznie z gospodarstwem domowym.

W przypadku inwestycji w produkcję biopaliw w gospodarstwach rolnych w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE (*), urządzenia produkcji energii odnawialnej kwalifikują się do wsparcia, wyłącznie jeżeli ich zdolności produkcyjne nie przekraczają ekwiwalentu średniego rocznego zużycia paliwa transportowego w danym gospodarstwie rolnym.

(*) Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16.”;

2) art. 27 ust. 12 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Dostosowania takie mogą także przyjąć formę przedłużenia czasu trwania zobowiązania. Przedłużenie takie nie może wykraczać poza koniec okresu, do którego odnosi się wniosek o płatność z 2013 r.”;

3) dodaje się art. 32a w brzmieniu:

„Artykuł 32a

Do celów art. 47 rozporządzenia (WE) nr 1698/2005 państwa członkowskie mogą zezwolić, aby zobowiązania leśnośrodowiskowe były przedłużane do końca okresu, do którego odnosi się wniosek o płatność z 2013 r.”;

4) w art. 37 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5. Do celów art. 62 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1698/2005 decyzje w sprawie wyboru projektów podejmowane przez organ decyzyjny lokalnych grup działania są podejmowane w drodze głosowania, w którym partnerzy gospodarczy i społeczni, jak również inni przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego, jak przewidziano w art. 62 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia, muszą dysponować co najmniej 50 % głosów. W podejmowaniu decyzji dotyczących wyboru projektów przestrzega się odpowiednich zasad gwarantujących przejrzystość i umożliwiających uniknięcie sytuacji wystąpienia konfliktu interesów.”;

5) art. 38 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwa członkowskie mogą na żądanie wypłacić zaliczkę lokalnym grupom działania. Kwota zaliczki nie może przekraczać 20 % pomocy publicznej na pokrycie kosztów, o których mowa w art. 63 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1698/2005, a jej wypłata wymaga ustanowienia gwarancji bankowej lub równoważnej gwarancji odpowiadającej 110 % kwoty zaliczki. Gwarancja zostaje zwolniona najpóźniej z chwilą zamknięcia lokalnej strategii rozwoju.

Artykuł 24 ust. 6 rozporządzenia Komisji (UE) nr 65/2011 (*) nie stosuje się do płatności, o której mowa w akapicie pierwszym.

(*) Dz.U. L 25 z 28.1.2011, s. 8.”;

6) w art. 44 ust. 3 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zmniejszenie obszaru gospodarstwa o nie więcej niż 10 % względem obszaru objętego zobowiązaniem jest uznawane za niewielką zmianę do celów akapitu pierwszego.”;

7) w art. 46 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Klauzulę weryfikacji ustala się, począwszy od 2012 r., w odniesieniu do zobowiązań podjętych na okres od pięciu do siedmiu lat, zgodnie z art. 39, 40 i 47 rozporządzenia (WE) nr 1698/2005, które wykraczają poza koniec obecnego okresu programowania, w celu umożliwienia ich dostosowania do ram prawnych następnego okresu programowania. Państwa członkowskie mogą jednak podjąć decyzję o wprowadzeniu takiej klauzuli weryfikacji już w roku 2011. Akapit drugi stosuje się również w odniesieniu do niniejszego akapitu.”;

8) art. 52 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 52

1. W odniesieniu do działań w zakresie inżynierii finansowej, o których mowa w art. 51 niniejszego rozporządzenia, wydatki zadeklarowane Komisji zgodnie z art. 26 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1290/2005 stanowią całkowite wydatki poniesione na utworzenie takich funduszy lub na wniesienie do nich wkładu.

Jednakże w chwili wypłaty salda końcowego i zakończenia programu rozwoju obszarów wiejskich zgodnie z art. 28 rozporządzenia (WE) nr 1290/2005, kwalifikujące się wydatki stanowią sumę:

a) wszelkich płatności na rzecz inwestycji w przedsiębiorstwa z każdego funduszu lub wszelkich udzielonych gwarancji w tym kwot przeznaczonych na gwarancje przez fundusze gwarancji;

b) kwalifikujących się kosztów zarządzania.

Zastosowana stopa współfinansowania musi odpowiadać stopie współfinansowania środka, na który przeznaczony jest fundusz. Jeżeli fundusz przeznaczony jest na większą liczbę środków o różnych stopach współfinansowania, stopy te stosuje się proporcjonalnie do udziału odpowiednich wydatków kwalifikujących się.

Różnica między wkładem EFRROW faktycznie zapłaconym zgodnie z akapitem pierwszym a wydatkami kwalifikującymi się zgodnie z akapitem drugim lit. a) i b) jest rozliczana w ramach rocznego sprawozdania finansowego za ostatni rok wdrożenia programu. W sprawozdaniu tym ujmuje się niezbędne szczegółowe informacje finansowe.

2. W przypadku gdy EFRROW współfinansuje działania obejmujące fundusze gwarancji dla inwestycji podlegających zwrotowi, zgodnie z art. 50 niniejszego rozporządzenia, przeprowadza się odpowiednią ocenę *ex ante* oczekiwanych strat, biorąc pod uwagę obecne praktyki rynkowe dla podobnych operacji dla danego rodzaju inwestycji i rynku. Ocenę spodziewanych strat można poddać przeglądowi, jeśli jest to uzasadnione późniejszymi warunkami rynkowymi. Zasoby przeznaczone na uwzględnienie gwarancji muszą odzwierciedlać taką ocenę.

3. Zasoby zwrócone na rzecz operacji w okresie programowania z inwestycji dokonanych przez fundusze lub pozostałe po uwzględnieniu gwarancji są ponownie wykorzystywane przez fundusz zgodnie z umową o finansowaniu, o której mowa w art. 51 ust. 6 niniejszego rozporządzenia, lub rozliczane w ramach rocznego sprawozdania finansowego. Po dacie końcowej kwalifikowalności programu rozwoju obszarów wiejskich zasoby zwrócone na rzecz operacji z inwestycji dokonanych przez fundusze lub pozostałych po uwzględnieniu wszystkich gwarancji zostają wykorzystane przez państwa członkowskie na rzecz indywidualnych przedsiębiorstw.

Odsetki uzyskane z tytułu płatności z programów rozwoju obszarów wiejskich do funduszy wykorzystuje się zgodnie z akapitem pierwszym.”;

9) art. 53 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„W stosownych przypadkach państwa członkowskie mogą wyznaczyć poziom wsparcia, o którym mowa w art. 27, 31, 37–41 i 43–49 rozporządzenia (WE) nr 1698/2005, na podstawie standardowych kosztów i standardowych założeń dotyczących utraconych dochodów.”;

10) zdanie wprowadzające w art. 54 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Wkład niepieniężny beneficjentów publicznych lub prywatnych, mianowicie dostarczanie dóbr lub usług, które nie są przedmiotem żadnej płatności w gotówce popartej fakturami lub dokumentami o równoważnej wartości dowodowej, może stanowić kwalifikujące się wydatki, jeżeli spełnione są następujące warunki:”;

11) art. 55 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku inwestycji rolnych zakup praw do produkcji rolnej, uprawnień do płatności, zwierząt, roślin jednorocznych i ich sadzenie nie kwalifikują się do wsparcia na rzecz inwestycji.

Proste inwestycje odtworzeniowe nie są kwalifikującymi się wydatkami.

Jednakże w przypadkach przywracania potencjału produkcji rolnej zniszczonego w wyniku klęsk żywiołowych zgodnie z art. 20 lit. b) ppkt (vi) rozporządzenia (WE) nr 1698/2005, wydatki na zakup zwierząt oraz inwestycje odtworzeniowe mogą być wydatkami kwalifikującymi się.”;

12) art. 56 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 56

1. W drodze odstępstwa od art. 24 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 65/2011 państwa członkowskie mogą na żądanie wypłacić zaliczkę beneficjentom środków wsparcia inwestycji. W odniesieniu do beneficjentów sektora publicznego zaliczki te mogą być wypłacane jedynie gminom i ich stowarzyszeniom, władzom regionalnym oraz podmiotom prawa publicznego.

2. Kwota zaliczek nie może przekraczać 50 % pomocy publicznej związanej z tą inwestycją, a ich wypłacenie podlega ustanowieniu gwarancji bankowej lub równoważnej gwarancji odpowiadającej 110 % kwoty zaliczki.

Instrument przedłożony jako gwarancja przez organ publiczny uznaje się za równoważny gwarancji, o której mowa w akapicie pierwszym, pod warunkiem że organ zobowiązuje się do zapłaty kwoty objętej udzieloną gwarancją w przypadku braku uprawnienia do otrzymania wypłaconej zaliczki.

3. Gwarancja może być zwolniona, jeżeli właściwa agencja płatnicza stwierdzi, że kwota rzeczywistych wydatków odpowiadających pomocy publicznej związanej z inwestycją przekracza kwotę zaliczki.”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 1 pkt 12, w odniesieniu do art. 56 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia (WE) nr 1974/2006, stosuje się od dnia 1 stycznia 2011 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 lipca 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 680/2011**z dnia 14 lipca 2011 r.****ustalające na rok 2011 pułapy budżetowe mające zastosowanie do określonych systemów wsparcia bezpośredniego przewidzianych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 73/2009**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 73/2009 z dnia 19 stycznia 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dla systemów wsparcia bezpośredniego dla rolników w ramach wspólnej polityki rolnej i ustanawiające określone systemy wsparcia dla rolników, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1290/2005, (WE) nr 247/2006 i (WE) nr 378/2007 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1782/2003⁽¹⁾, w szczególności jego art. 51 ust. 2 akapit pierwszy, art. 69 ust. 3, art. 87 ust. 3, art. 123 ust. 1, art. 128 ust. 1 akapit drugi, art. 128 ust. 2 akapit drugi oraz art. 131 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W przypadku państw członkowskich wdrażających w 2011 r. system płatności jednolitej przewidziany w tytule III rozporządzenia (WE) nr 73/2009 należy ustalić na rok 2011 pułapy budżetowe w odniesieniu do każdej płatności, o której mowa w art. 52, 53 i 54 wymienionego rozporządzenia.
- (2) W przypadku państw członkowskich korzystających w 2011 r. z możliwości przewidzianej w art. 87 rozporządzenia (WE) nr 73/2009 należy ustalić na rok 2011 pułapy budżetowe mające zastosowanie do płatności bezpośrednich wykluczonych z systemu płatności jednolitej.
- (3) W przypadku państw członkowskich korzystających w 2011 r. z możliwości przewidzianych w art. 69 ust. 1 lub art. 131 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 73/2009 należy ustalić na rok 2011 pułapy budżetowe odnoszące się do wsparcia specjalnego, o którym mowa w tytule III rozdział 5 rozporządzenia (WE) nr 73/2009.
- (4) Artykuł 69 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 73/2009 wprowadza ograniczenie środków finansowych, które można wykorzystać w odniesieniu do któregośkolwiek ze środków związanych z wielkością produkcji, przewidzianych w ppkt (i), (ii), (iii) i (iv) art. 68 ust. 1 lit. a) oraz w art. 68 ust. 1 lit. b) i e), do 3,5 % pułapów krajowych, o których mowa w art. 40 tego samego rozporządzenia. Dla zapewnienia przejrzystości Komisja powinna opublikować pułap wynikający z kwot zgłoszonych przez państwa członkowskie w odniesieniu do przedmiotowych środków.
- (5) Na mocy art. 69 ust. 6 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 73/2009 kwoty obliczone zgodnie z art. 69 ust. 7 wspomnianego rozporządzenia zostały zapisane

w załączniku III do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1120/2009 z dnia 29 października 2009 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wdrażania systemu płatności jednolitej przewidzianego w tytule III rozporządzenia Rady (WE) nr 73/2009⁽²⁾. Dla zapewnienia przejrzystości Komisja powinna opublikować zgłoszone przez państwa członkowskie kwoty, które państwa te zamierzają wykorzystać zgodnie z art. 69 ust. 6 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 73/2009.

- (6) Dla zapewnienia przejrzystości należy opublikować pułapy budżetowe na rok 2011 odnoszące się do systemu płatności jednolitej, określone w wyniku odliczenia pułapów płatności określonych w art. 52, 53, 54, 68 i 87 rozporządzenia (WE) nr 73/2009 od pułapów zapisanych w załączniku VIII do tego samego rozporządzenia. Kwota, którą należy odjąć od kwoty określonej w wyżej wymienionym załączniku VIII, przeznaczony na finansowanie wsparcia specjalnego przewidzianego w art. 68 rozporządzenia (WE) nr 73/2009, odpowiada różnicy pomiędzy łączną kwotą przeznaczoną na wsparcie specjalne, zgłoszoną przez państwa członkowskie, a kwotami zgłoszonymi do przeznaczenia na finansowanie wsparcia specjalnego zgodnie z art. 69 ust. 6 lit. a) tego samego rozporządzenia. W przypadku gdy państwo członkowskie wdrażające system płatności jednolitej decyduje się na przyznanie wsparcia, o którym mowa w art. 68 ust. 1 lit. c), kwotę zgłoszoną Komisji należy uwzględnić w pułapie odnoszącym się do systemu płatności jednolitej, gdyż wsparcie to przybiera formę zwiększenia wartości jednostkowej i/lub liczby uprawnień do płatności przysługujących rolnikowi.
- (7) W przypadku państw członkowskich wdrażających w 2011 r. system jednolitej płatności obszarowej, przewidziany w tytule V rozdział 2 rozporządzenia (WE) nr 73/2009, należy ustalić roczne pule środków finansowych zgodnie z art. 123 ust. 1 wymienionego rozporządzenia.
- (8) Dla zapewnienia przejrzystości należy opublikować maksymalne kwoty środków udostępnionych państwom członkowskim, które stosują system jednolitej płatności obszarowej, na oddzielną płatność z tytułu cukru w 2011 r. na mocy art. 126 rozporządzenia (WE) nr 73/2009, ustalone na podstawie zgłoszeń dokonanych przez te państwa.
- (9) Dla zapewnienia przejrzystości należy opublikować maksymalne kwoty środków udostępnionych państwom członkowskim, które stosują system jednolitej płatności obszarowej, na oddzielną płatność z tytułu owoców i warzyw w 2011 r. na mocy art. 127 rozporządzenia (WE) nr 73/2009, ustalone na podstawie zgłoszeń dokonanych przez te państwa.

⁽¹⁾ Dz.U. L 30 z 31.1.2009, s. 16.⁽²⁾ Dz.U. L 316 z 2.12.2009, s. 1.

- (10) W przypadku państw członkowskich stosujących system jednolitej płatności obszarowej należy na podstawie dokonanych przez nie zgłoszeń opublikować pułapy budżetowe na rok 2011 mające zastosowanie do płatności przejściowych z tytułu owoców i warzyw w 2011 r. zgodnie z art. 128 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 73/2009.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Zarządzającego ds. Płatności Bezpośrednich,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Pułapy budżetowe na rok 2011, o których mowa w art. 51 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 73/2009, ustalone są w załączniku I do niniejszego rozporządzenia.
2. Pułapy budżetowe na rok 2011, o których mowa w art. 87 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 73/2009, ustalone są w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.
3. Pułapy budżetowe na rok 2011, o których mowa w art. 69 ust. 3 i art. 131 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 73/2009, ustalone są w załączniku III do niniejszego rozporządzenia.
4. Pułapy budżetowe na rok 2011 w odniesieniu do wsparcia przewidzianego w art. 68 ust. 1 lit. a) ppkt (i), (ii), (iii) i (iv) oraz w art. 68 ust. 1 lit. b) i e) rozporządzenia (WE) nr 73/2009, ustalone są w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia.
5. Kwoty, które mogą być wykorzystane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 69 ust. 6 lit. a) rozporządzenia

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 lipca 2011 r.

(WE) nr 73/2009 na zapewnienie wsparcia specjalnego przewidzianego w art. 68 ust. 1 tego samego rozporządzenia, ustalone są w załączniku V do niniejszego rozporządzenia.

6. Pułapy budżetowe na rok 2011 odnoszące się do systemu płatności jednolitej, o których mowa w tytule III rozporządzenia (WE) nr 73/2009, ustalone są w załączniku VI do niniejszego rozporządzenia.

7. Roczne pule środków finansowych na rok 2011, o których mowa w art. 123 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 73/2009, ustalone są w załączniku VII do niniejszego rozporządzenia.

8. Maksymalne kwoty środków udostępnionych Republice Czeskiej, Węgrom, Łotwie, Litwie, Polsce, Rumunii i Słowacji w celu przyznania w 2011 r. oddzielnej płatności z tytułu cukru, zgodnie z art. 126 rozporządzenia (WE) nr 73/2009, ustalone są w załączniku VIII do niniejszego rozporządzenia.

9. Maksymalne kwoty środków udostępnionych Republice Czeskiej, Węgrom, Polsce i Słowacji w celu przyznania w 2011 r. oddzielnej płatności z tytułu owoców i warzyw, zgodnie z art. 127 rozporządzenia (WE) nr 73/2009, ustalone są w załączniku IX do niniejszego rozporządzenia.

10. Pułapy budżetowe na rok 2011, o których mowa w art. 128 ust. 1 akapit drugi i ust. 2 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 73/2009, ustalone są w załączniku X do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie siódmego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Pułapy budżetowe odnoszące się do płatności bezpośrednich przyznawanych zgodnie z przepisami art. 52, 53 i 54 rozporządzenia (WE) nr 73/2009

Rok kalendarzowy 2011

(w tys. EUR)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Premie z tytułu owiec i kóz		855					21 892		600	
Premie dodatkowe z tytułu owiec i kóz							7 184		200	
Premia z tytułu krów mamek	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Dodatkowa premia z tytułu krów mamek	19 389		26 000			99	9 462			
Premia specjalna z tytułu wołowiny		33 085						10 077		37 446
Premia ubojowa, bydło dojrzałe			47 175				8 657			
Premia ubojowa, cielęta	6 384		560				946			
Pomidory – art. 54 ust. 1				4 017			16 667			
Owoce i warzywa inne niż pomidory – art. 54 ust. 2				33 025	850					

ZAŁĄCZNIK II

Pułapy budżetowe odnoszące się do płatności bezpośrednich przyznawanych zgodnie z przepisami art. 87 rozporządzenia (WE) nr 73/2009

Rok kalendarzowy 2011

(w tys. EUR)

	Hiszpania	Francja	Włochy	Niderlandy	Portugalia	Finlandia
- Pomoc z tytułu nasion	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

ZAŁĄCZNIK III

Pałaty budżetowe odnoszące się do wsparcia specjalnego przewidzianego w art. 68 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 73/2009**Rok kalendarzowy 2011**

(w tys. EUR)

Państwo członkowskie	
Belgia	6 389
Bułgaria	19 326
Republika Czeska	31 826
Dania	15 800
Niemcy	2 000
Estonia	1 253
Irlandia	25 000
Grecja	108 000
Hiszpania	247 865
Francja	456 600
Włochy	316 950
Łotwa	5 130
Litwa	9 503
Węgry	77 290
Niderlandy	21 965
Austria	11 900
Polska	40 800
Portugalia	32 411
Rumunia	25 545
Słowenia	11 699
Słowacja	11 000
Finlandia	47 555
Szwecja	3 434
Zjednoczone Królestwo	29 800

Uwaga: Kwoty zgłoszone przez państwa członkowskie, przeznaczone na przyznanie wsparcia określonego w art. 68 ust. 1 lit. c), które zostały uwzględnione w pałapie odnoszącym się do systemu płatności jednolitej.

Grecja: 30 000 000 EUR

Słowenia: 4 800 000 EUR

ZAŁĄCZNIK IV

Państwa budżetowe odnoszące się do wsparcia przewidzianego w art. 68 ust. 1 lit. a) ppkt (i), (ii), (iii) i (iv) oraz w art. 68 ust. 1 lit. b) i e) rozporządzenia (WE) nr 73/2009

Rok kalendarzowy 2011

(w tys. EUR)

Państwo członkowskie	
Belgia	6 389
Bułgaria	19 326
Republika Czeska	31 826
Dania	4 300
Niemcy	2 000
Estonia	1 253
Irlandia	25 000
Grecja	78 000
Hiszpania	178 265
Francja	272 600
Włochy	147 950
Łotwa	5 130
Litwa	9 503
Węgry	46 164
Niderlandy	14 000
Austria	11 900
Polska	40 800
Portugalia	19 510
Rumunia	25 545
Słowenia	6 899
Słowacja	11 000
Finlandia	47 555
Szwecja	3 434
Zjednoczone Królestwo	29 800

ZAŁĄCZNIK V

Kwoty przeznaczone do wykorzystania przez państwa członkowskie zgodnie z art. 69 ust. 6 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 73/2009 na zapewnienie wsparcia specjalnego przewidzianego w art. 68 ust. 1 tego samego rozporządzenia

Rok kalendarzowy 2011

(w tys. EUR)

Państwo członkowskie	
Belgia	6 389
Dania	15 800
Irlandia	23 900
Grecja	70 000
Hiszpania	144 200
Francja	74 000
Włochy	144 900
Niderlandy	21 965
Austria	11 900
Portugalia	21 700
Słowenia	4 800
Finlandia	4 762

ZAŁĄCZNIK VI

**Pałaty budżetowe odnoszące się do systemu płatności jednolitej
Rok kalendarzowy 2011**

(w tys. EUR)

Państwo członkowskie	
Belgia	508 479
Dania	997 381
Niemcy	5 769 994
Irlandia	1 339 421
Grecja	2 223 798
Hiszpania	4 676 132
Francja	7 477 752
Włochy	4 048 143
Luksemburg	37 679
Malta	4 726
Niderlandy	852 443
Austria	676 748
Portugalia	435 505
Słowenia	105 247
Finlandia	521 080
Szwecja	724 349
Zjednoczone Królestwo	3 946 682

ZAŁĄCZNIK VII

**Roczne pule środków finansowych odnoszące się do systemu jednolitej płatności obszarowej
Rok kalendarzowy 2011**

(w tys. EUR)

Państwo członkowskie	
Bułgaria	400 035
Republika Czeska	667 365
Estonia	80 656
Cypr	40 902
Łotwa	111 260
Litwa	289 729
Węgry	958 593
Polska	2 280 455
Rumunia	877 278
Słowacja	292 357

ZAŁĄCZNIK VIII

**Maksymalne kwoty środków udostępnionych państwom członkowskim na przyznanie oddzielnej płatności
z tytułu cukru, o której mowa w art. 126 rozporządzenia (WE) nr 73/2009**

Rok kalendarzowy 2011

(w tys. EUR)

Państwo członkowskie	
Republika Czeska	44 245
Łotwa	3 308
Litwa	10 260
Węgry	41 010
Polska	159 392
Rumunia	5 051
Słowacja	19 289

ZAŁĄCZNIK IX

Maksymalne kwoty środków udostępnionych państwom członkowskim na przyznanie oddzielnej płatności z tytułu owoców i warzyw, o której mowa w art. 127 rozporządzenia (WE) nr 73/2009

Rok kalendarzowy 2011

(w tys. EUR)

Państwo członkowskie	
Republika Czeska	414
Węgry	4 756
Polska	6 715
Słowacja	690

ZAŁĄCZNIK X

Pałupy budżetowe odnoszące się do płatności przejściowych w sektorze owoców i warzyw, o których mowa w art. 128 rozporządzenia (WE) nr 73/2009

Rok kalendarzowy 2011

(w tys. EUR)

Państwo członkowskie	Cypr	Rumunia	Słowacja
Pomidory – art. 128 ust. 1		869	335
Owoce i warzywa inne niż pomidory – art. 128 ust. 2	3 359		

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 681/2011**z dnia 14 lipca 2011 r.****ustanawiające standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 543/2011 z dnia 7 czerwca 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007 w odniesieniu do sektorów owoców i warzyw oraz przetworzonych owoców i warzyw ⁽²⁾, w szczególności jego art. 136 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 543/2011 przewiduje, w zastosowaniu wyników wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej, kryteria do ustalania przez Komisję standardowych wartości celnych dla przywozu z państw trzecich, w odniesieniu do produktów i okresów określonych w części A załącznika XVI do wspomnianego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Standardowe wartości celne w przywozie, o których mowa w art. 136 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 543/2011, są ustalone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 15 lipca 2011 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 lipca 2011 r.

*W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 157 z 15.6.2011, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Standardowe wartości celne w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

(EUR/100 kg)

Kod CN	Kod krajów trzecich ⁽¹⁾	Standardowa stawka celna w przywozie
0702 00 00	AL	49,0
	AR	19,4
	EC	19,4
	MK	50,0
	ZZ	34,5
0707 00 05	AR	22,0
	TR	105,8
	ZZ	63,9
0709 90 70	AR	24,9
	EC	26,5
	TR	110,5
	ZZ	54,0
0805 50 10	AR	60,9
	TR	64,0
	UY	70,0
	ZA	76,3
	ZZ	67,8
0808 10 80	AR	132,6
	BR	78,0
	CA	106,0
	CL	95,5
	CN	87,0
	EC	60,7
	NZ	111,4
	US	170,2
	ZA	95,9
	ZZ	104,1
0808 20 50	AR	133,6
	AU	75,6
	CL	86,0
	CN	46,2
	NZ	118,4
	ZA	98,6
	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⁾ Nomenklatura krajów ustalona w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1833/2006 (Dz.U. L 354 z 14.12.2006, s. 19). Kod „ZZ” odpowiada „innym pochodzeniom”.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 682/2011**z dnia 14 lipca 2011 r.****w sprawie minimalnej stawki cła ustalanej w związku z pierwszym częściowym zaproszeniem do składania ofert w ramach postępowania o udzielenie zamówienia otwartego rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 634/2011**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 187 w związku z art. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 634/2011 z dnia ⁽²⁾ otwarto stałe zaproszenie do składania ofert na rok gospodarczy 2010/2011 dotyczące przywozu cukru objętego kodem CN 1701 po obniżonej stawce cła.
- (2) Zgodnie z art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 634/2011 Komisja ma zdecydować – na podstawie ofert otrzymanych w odpowiedzi na częściowe zaproszenie do składania ofert – o ustaleniu minimalnej stawki cła lub o nieustaleniu tej stawki dla ośmiocyfrowego kodu CN.
- (3) Na podstawie ofert otrzymanych w ramach pierwszego częściowego zaproszenia do składania ofert należy ustalić minimalną stawkę cła dla niektórych ośmiocyfrowych kodów przypisanych do cukru objętego kodem CN

1701, a dla pozostałych ośmiocyfrowych kodów przypisanych do cukru objętego tym kodem CN nie należy ustalać minimalnej stawki cła.

- (4) Aby wywołać szybką reakcję rynku oraz zapewnić efektywne zarządzanie przedmiotowym środkiem, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie z dniem jego publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (5) Komitet Zarządzający ds. Wspólnej Organizacji Rynków Rolnych nie wydał opinii w terminie wyznaczonym przez jego przewodniczącego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W odniesieniu do pierwszego częściowego zaproszenia do składania ofert w ramach postępowania o udzielenie zamówienia otwartego rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 634/2011, w którego przypadku termin składania ofert upłynął dnia 13 lipca 2011 r., dla kodów ośmiocyfrowych przypisanych do cukru objętego kodem CN 1701 ustalono minimalną stawkę cła lub odstąpiono od jej ustalenia, zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 lipca 2011 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 170 z 30.6.2011, s. 21.

ZAŁĄCZNIK

Minimalne stawki cła

(EUR/t)

Ośmiocyfrowy kod CN	Minimalna stawka cła
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

(—) nie ustalono minimalnej stawki cła (odrzucono wszystkie oferty)

(X) brak ofert

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI

z dnia 14 lipca 2011 r.

w sprawie sprostowania dyrektywy 2010/19/UE zmieniającej, w celu dostosowania do postępu technicznego w zakresie osłon przeciwobrotowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep, dyrektywę Rady 91/226/EWG i dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do zmiany załączników do dyrektywy 2007/46/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/415/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa)⁽¹⁾, w szczególności jej art. 39 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W procesie przyjmowania dyrektywy Komisji 2010/19/UE z dnia 9 marca 2010 r. zmieniającej, w celu dostosowania do postępu technicznego w zakresie osłon przeciwobrotowych kół niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep, dyrektywę Rady 91/226/EWG i dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ wystąpił błąd. Dyrektywą 2010/19/UE wprowadzono zharmonizowane wymagania dotyczące osłon przeciwobrotowych kół dla wszystkich kategorii pojazdów objętych dyrektywą Rady 91/226/EWG⁽³⁾. W celu dostosowania do postępu technicznego dyrektywą tą zmieniono odpowiednio także załączniki IV i XI do dyrektywy 2007/46/WE. Ponieważ załączniki te zostały już zastąpione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1060/2008 z dnia 7 października 2008 r. zmieniającym załączniki I, III, IV, VI, VII, XI i XV do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczo-

nych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa)⁽⁴⁾ oraz zmienione kilkoma rozporządzeniami, ich kolejnych zmian należało także dokonać w drodze rozporządzenia. W interesie jasności prawa właściwe jest zatem sprostowanie dyrektywy 2010/19/UE.

- (2) Artykuł 2 dyrektywy 2010/19/UE powinien zatem zostać skreślony.
- (3) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Skreśla się art. 2 dyrektywy 2010/19/UE.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 lipca 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 72 z 20.3.2010, s. 17.

⁽³⁾ Dz.U. L 103 z 23.4.1991, s. 5.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 292 z 31.10.2008, s. 1.

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI**z dnia 14 lipca 2011 r.****zatwierdzająca niektóre zmienione programy zwalczania i monitorowania chorób zwierząt i chorób odzwierzęcych na rok 2011 i zmieniająca decyzję 2010/712/UE w odniesieniu do wkładu finansowego Unii przeznaczanego na niektóre programy zatwierdzone tą decyzją***(notyfikowana jako dokument nr C(2011) 4993)*

(2011/416/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

serotypowi 8 w określonych regionach w następstwie stwierdzenia ognisk tej choroby.

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając decyzję Rady 2009/470/WE z dnia 25 maja 2009 r. w sprawie wydatków w dziedzinie weterynarii⁽¹⁾, w szczególności jej art. 27 ust. 5 i 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W decyzji 2009/470/WE ustanowiono procedury regulujące wkład finansowy Unii przeznaczony na programy zwalczania, kontroli i monitorowania chorób zwierząt i chorób odzwierzęcych.
- (2) Decyzja Komisji 2008/341/WE z dnia 25 kwietnia 2008 r. ustanawiająca wspólnotowe kryteria dla krajowych programów zwalczania, kontroli i monitorowania niektórych chorób zwierząt i chorób odzwierzęcych⁽²⁾ stanowi, że aby uzyskać zatwierdzenie w ramach unijnych środków finansowych, programy przedkładane przez państwa członkowskie muszą co najmniej spełniać kryteria określone w załączniku do tej decyzji.
- (3) W decyzji Komisji 2010/712/UE z dnia 23 listopada 2010 r. zatwierdzającej roczne i wieloletnie programy oraz wkład finansowy Unii w zakresie zwalczania, kontroli i monitorowania niektórych chorób zwierząt i chorób odzwierzęcych, przedstawione przez państwa członkowskie na 2011 r. i na lata następne⁽³⁾, zatwierdzono niektóre programy krajowe i ustalono stawkę oraz maksymalną kwotę wkładu finansowego Unii dla każdego programu przedłożonego przez państwa członkowskie.
- (4) Hiszpania przedłożyła zmieniony program monitorowania i zwalczania choroby niebieskiego języka w celu wprowadzenia obowiązkowych szczepień przeciwko

- (5) Słowacja przedłożyła zmieniony program szczepień przeciwko wściekliznie w celu zwiększenia obszaru, na którym rozmieszcza się przynęty, w następstwie wystąpienia przypadków choroby na obszarach przygranicznych w Polsce.
- (6) Polska i Finlandia przedłożyły zmienione programy zwalczania wścieklizny w celu włączenia szczepień doustnych na niektórych obszarach ościennych państw trzecich sąsiadujących z Unią, aby zapobiec ponownym wystąpieniom przypadków wścieklizny w Unii w wyniku przemieszczania się zakażonych dzikich zwierząt przez wspólne granice.
- (7) Komisja dokonała oceny zmienionych programów przedłożonych przez Hiszpanię, Polskę, Słowację i Finlandię zarówno z weterynaryjnego, jak i finansowego punktu widzenia. Programy te uznano za zgodne z odpowiednimi przepisami prawodawstwa Unii w zakresie weterynarii, w szczególności z kryteriami określonymi w decyzji 2008/341/WE.
- (8) Należy zatem zatwierdzić zmienione programy przedłożone przez Hiszpanię, Polskę, Słowację i Finlandię.
- (9) W decyzji 2010/712/UE określono wkład finansowy Unii dla Słowacji z przeznaczeniem na te szczepienia doustne przewidziane w rocznym programie zwalczania wścieklizny w tym państwie członkowskim, które prowadzone są na obszarach przygranicznych ościennych państw trzecich. Ponadto we wspomnianej decyzji określono wkład finansowy Unii dla Litwy z przeznaczeniem na te szczepienia doustne przewidziane w wieloletnim programie zwalczania wścieklizny w tym państwie członkowskim, które prowadzone są na obszarach przygranicznych ościennych państw trzecich.
- (10) Należy zatem także określić wkład finansowy Unii dla tych części programów zwalczania wścieklizny w Polsce i Finlandii, które są realizowane na sąsiadujących z Unią obszarach przygranicznych ościennych państw trzecich.

⁽¹⁾ Dz.U. L 155 z 18.6.2009, s. 30.⁽²⁾ Dz.U. L 115 z 29.4.2008, s. 44.⁽³⁾ Dz.U. L 309 z 25.11.2010, s. 18.

- (11) Zatwierdzenie niniejszą decyzją zmienionych programów zwalczania wścieklizny przedłożonych przez Polskę i Finlandię ma wpływ na kwoty niezbędne do realizacji przez powyższe państwa członkowskie tych programów, zatwierdzonych decyzją 2010/712/UE. Należy zatem odpowiednio dostosować maksymalną kwotę wkładu finansowego Unii dla tych programów zwalczania wścieklizny w Polsce i Finlandii określoną we wzmiankowanej decyzji.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję 2010/712/UE.
- (13) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym zatwierdza się na okres od dnia 1 stycznia 2011 r. do dnia 31 grudnia 2011 r. zmieniony program monitorowania i zwalczania choroby niebieskiego języka przedłożony przez Hiszpanię w dniu 1 lutego 2011 r.

Artykuł 2

Niniejszym zatwierdza się na okres od dnia 1 stycznia 2011 r. do dnia 31 grudnia 2011 r. programy zwalczania wścieklizny przedłożone przez Polskę w dniu 5 kwietnia 2011 r., Słowację w dniu 13 grudnia 2010 r. i Finlandię w dniu 12 kwietnia 2011 r.

Artykuł 3

Artykuł 10 decyzji 2010/712/UE otrzymuje brzmienie:

1) w ust. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) nie przekracza następujących kwot:

- (i) 1 800 000 EUR dla Bułgarii;
- (ii) 620 000 EUR dla Estonii;

- (iii) 1 450 000 EUR dla Węgier;
- (iv) 7 110 000 EUR dla Polski;
- (v) 5 000 000 EUR dla Rumunii;
- (vi) 700 000 EUR dla Słowacji;
- (vii) 200 000 EUR dla Finlandii.”;

2) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Niezależnie od przepisów ust. 2 i 3 w przypadku części programu polskiego, słowackiego i fińskiego, które będą realizowane poza terytorium Unii, wkład finansowy Unii:

- a) jest przyznawany tylko na koszt zakupu i dystrybucji szczepionek doustnych oraz przynęt;
- b) wynosi 100 %; oraz
- c) nie przekracza:
 - (i) 630 000 EUR dla Polski;
 - (ii) 250 000 EUR dla Słowacji;
 - (iii) 65 000 EUR dla Finlandii.”.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 lipca 2011 r.

W imieniu Komisji
John DALLI
Członek Komisji

SPROSTOWANIA**Sprostowanie do decyzji Rady 2011/332/WPZiB z dnia 7 czerwca 2011 r. zmieniającej decyzję 2011/137/WPZiB w sprawie środków ograniczających w związku z sytuacją w Libii**

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 149 z dnia 8 czerwca 2011 r.)

Strona 10, art. 1, tekst nowego ust. 2a art. 6 decyzji 2011/137/WPZiB:

zamiast: „2a. Zakaz udostępniania środków finansowych, innych aktywów finansowych lub zasobów gospodarczych osobom lub podmiotom, o których mowa w ust. 1 lit. b), w zakresie w jakim ma zastosowanie do organów portowych, nie uniemożliwia realizacji do dnia 15 lipca 2011 r. umów zawartych przed datą wejścia w życie niniejszej decyzji, z wyjątkiem umów dotyczących ropy naftowej, gazu oraz produktów rafinowanych.”,

powinno być: „2a. Zakaz udostępniania środków finansowych, innych aktywów finansowych lub zasobów gospodarczych osobom lub podmiotom, o których mowa w ust. 1 lit. b), w zakresie, w jakim ma zastosowanie do organów portowych, nie uniemożliwia realizacji do dnia 15 lipca 2011 r. umów zawartych przed dniem 7 czerwca 2011 r., z wyjątkiem umów dotyczących ropy naftowej, gazu oraz produktów rafinowanych.”.

CENY PRENUMERATY w 2011 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 100 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	770 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>

