

# Uradni list

## Evropske unije

L 185



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 54

15. julij 2011

Vsebina

II *Nezakonodajni akti*

## UREDBE

- ★ Uredba Komisije (EU) št. 677/2011 z dne 7. julija 2011 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM) in spremembi Uredbe (EU) št. 691/2010 <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Uredba Komisije (EU) št. 678/2011 z dne 14. julija 2011 o nadomestitvi Priloge II in o spremembi prilog IV, IX in XI k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila („okvirna direktiva“) <sup>(1)</sup> ..... 30
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 679/2011 z dne 14. julija 2011 o spremembi Uredbe (ES) št. 1974/2006 o podrobnih pravilih glede uporabe Uredbe Sveta (ES) št. 1698/2005 o podpori za razvoj podeželja iz Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja (EKSRP) ..... 57
- ★ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 680/2011 z dne 14. julija 2011 o določitvi zgornjih meja proračuna za leto 2011 za nekatere sheme neposrednih podpor iz Uredbe Sveta (ES) št. 73/2009 ..... 62
- Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 681/2011 z dne 14. julija 2011 o določitvi standardnih uvoznih vrednosti za določitev uvozne cene za nekatere vrste sadja in zelenjave ..... 72

Cena: 4 EUR

*(Nadaljevanje na naslednji strani)*<sup>(1)</sup> Besedilo velja za EGP

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 682/2011 z dne 14. julija 2011 o določanju najnižje stopnje carinskih dajatev kot odgovor na prvi delni javni razpis v okviru razpisnega postopka, odprtega z Izvedbeno uredbo (EU) št. 634/2011.....	74
--	----

#### SKLEPI

2011/415/EU:

- ★ Sklep Komisije z dne 14. julija 2011 o popravku Direktive 2010/19/EU o spremembi Direktive Sveta 91/226/EGS in Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta zaradi prilagoditve tehničnemu napredku na področju sistemov za preprečevanje škropljenja izpod koles za nekatere kategorije motornih in priklopnih vozil v zvezi s spremembo prilog k Direktivi 2007/46/ES <sup>(1)</sup> .....

76

2011/416/EU:

- ★ Izvedbeni sklep Komisije z dne 14. julija 2011 o odobritvi nekaterih spremenjenih programov za izkoreninjenje in spremljanje živalskih boleznih in zoonoz za leto 2011 in spremembi Sklepa 2010/712/EU glede finančnega prispevka Unije za nekatere programe, odobrene z navedenim sklepom (notificirano pod dokumentarno številko C(2011) 4993) .....

77

---

#### Popravki

- ★ Popravek Sklepa Sveta 2011/332/SZVP z dne 7. junija 2011 o spremembi Sklepa 2011/137/SZVP o omejevalnih ukrepih zaradi razmer v Libiji (UL L 149, 8.6.2011) .....

79



<sup>(1)</sup> Besedilo velja za EGP

## II

(Nezakonodajni akti)

## UREDBE

## UREDBA KOMISIJE (EU) št. 677/2011

z dne 7. julija 2011

**o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM) in spremembi Uredbe (EU) št. 691/2010**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) <sup>(1)</sup> in zlasti člena 11 Uredbe,ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) <sup>(2)</sup> in zlasti člena 6 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Cilj Uredbe (ES) št. 551/2004 je podpreti koncept postopno bolj integriranega operativnega zračnega prostora v kontekstu skupne prometne politike in uvesti skupne postopke za snovanje, načrtovanje in upravljanje, ki zagotavljajo učinkovito in varno upravljanje zračnega prometa. Funkcije omrežja bi morale biti usmerjene v podporo pobudam na nacionalni ravni in na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.
- (2) Funkcije omrežja morajo predstavljati „storitev splošnega interesa“, ki se izvaja za evropsko letalsko omrežje in prispeva k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa z zagotavljanjem zahtevane ravni uspešnosti, združljivosti in usklajevanja dejavnosti, med drugim tudi tistih, ki zagotavljajo optimalno uporabo omejenih virov.
- (3) Oblikovanje evropskega omrežja poti in usklajevanje omejenih virov v skladu z Uredbo (ES) št. 551/2004 ne posega v suverenost držav članic nad njihovim zračnim prostorom in v njihove zahteve glede javnega reda ter v varnostne in obrambne zadeve, kot je določeno v Uredbi (ES) št. 549/2004.

(4) Odločba št. 676/2002/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. marca 2002 o pravnem okviru za politiko radijskega spektra v Evropski skupnosti (odločba o radijskem spektru) <sup>(3)</sup> oblikuje politiko in pravni okvir za to področje.

(5) Vzpostaviti je treba nepristranski in pristojen organ (upravitelj omrežja), ki bo izvajal naloge, potrebne za izvrševanje funkcij omrežja, opredeljenih v Uredbi (ES) št. 551/2004.

(6) Evropsko omrežje poti je treba oblikovati tako, da se optimizirajo zračne poti v skladu z vidikom od izhoda do izhoda na letalo (gate-to-gate) v vseh fazah letenja, pri čemer je treba predvsem upoštevati učinkovitost letov in okoljske vidike.

(7) Delo Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) in Eurocontrola pri oblikovanju poti, upravljanju frekvenc in upravljanju kode odzivnika sekundarnega nadzornega radarja (SSR) se prizna in se mora uporabljati kot podlaga pri optimiziranju razvoja in delovanja omrežja na ravni Unije.

(8) Obveznosti držav članic do ICAO glede oblikovanja poti, upravljanja frekvenc in upravljanja kode odzivnika SSR je treba spoštovati in pri omrežju izvajati učinkoviteje ob usklajevanju in podpori s strani upravitelja omrežja.

(9) Dodelitev radijskega spektra se opravi v okviru Mednarodne telekomunikacijske zveze (ITU). Države članice so dolžne poudariti zahteve v zvezi s civilnim letalstvom in potem na optimalen način uporabiti sredstva, dodeljena splošnemu zračnemu prometu.

(10) ICAO je oblikoval smernice za kodo odzivnikov SSR in funkcije radijske frekvence ter upravlja sistem registriranja dodeljenih frekvenc za namene splošnega zračnega prometa v evropski regiji ICAO, kar trenutno omogoča Eurocontrol.

<sup>(1)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

<sup>(3)</sup> UL L 108, 24.4.2002, str. 1.

- (11) Uredba (ES) št. 551/2004 za namen podpore oblikovanju in delovanju omrežja zahteva sprejetje podrobnih izvedbenih pravil za usklajevanje in urejanje postopkov za učinkovitejše upravljanje letalskih frekvenc in osrednjo funkcijo usklajevanja zgodnje identifikacije in reševanja potreb po frekvencah.
- (12) Ker je upravljanje pretoka zračnega prometa (ATFM) sestavni del funkcij omrežja, se zahteva ustrezno sklicevanje na Uredbo Komisije (EU) št. 255/2010 z dne 25. marca 2010 o določitvi skupnih pravil za upravljanje pretoka zračnega prometa <sup>(1)</sup>.
- (13) Ker je učinkovitost upravljanja omrežja odvisna od takojšnjega začetka izvajanja funkcij omrežja, so države članice izvajanje ATFM že zaupale Eurocontrolu.
- (14) Imenovanje zgolj enega organa za usklajevanje različnih funkcij omrežja je koristno za oblikovanje doslednih kratkoročnih in dolgoročnih rešitev glede optimizacije na ravni omrežja, kar je skladno s cilji glede uspešnosti. Vendar pa naj funkcije omrežja izvaja upravitelj omrežja in na ravni držav članic in funkcionalnih blokov zračnega prostora v skladu z dolžnostmi iz te uredbe.
- (15) Upravitelj omrežja mora biti vključen v vidike načrtov, ukrepov in izvajanja ATM držav članic ali funkcionalnih blokov zračnega prostora, predvsem kadar je mogoče pričakovati, da bo ali da bo verjetno bistveno vplival na uspešnost omrežja.
- (16) Dogodki, povezani z izbruhom vulkana Eyjafjallajökull v aprilu 2010, so pokazali na potrebo po oblikovanju osrednjega telesa, ki bo lahko prevzel vodilno vlogo pri usklajevanju upravljanja blažilnih ukrepov na lokalni in regionalni ravni ter na ravni omrežja, da bi tako zagotovil pravočasen odziv na prihodnje krizne razmere, ki lahko prizadenejo zračni promet.
- (17) Uskladiti je treba funkcije omrežja in delovanje na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.
- (18) Na nacionalni ravni, na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora in na ravni omrežja je treba organizirati učinkovita posvetovanja med zainteresiranimi stranmi.
- (19) Ker letališča, ki predstavljajo vhodne in izhodne točke omrežja, prispevajo največ k celotni uspešnosti omrežja, se morajo funkcije omrežja prek opazovalnice za zmogljivost letališč Unije povezati z letališkimi družbami, ki opravljajo naloge koordinatorjev na tleh, da bi se optimizirala zmogljivost na tleh in s tem izboljšala splošna zmogljivost omrežja.
- (20) Izvajanje funkcij omrežja ne sme posegati v Uredbo Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti <sup>(2)</sup>.
- (21) Ob ustreznem upoštevanju dejstva, da je uspešnost vojaških operacij, sodelovanje in usklajevanje med civilnimi in vojaškimi organi največjega pomena za doseganje zahtevanih ciljev. Medtem ko odločitve o vsebini, obsegu ali izvajanju vojaških operacij in usposabljanja v okviru operativne ureditve zračnega prometa ne spadajo v okvir pristojnosti Unije, je treba v interesu varnosti in vzajemne učinkovitosti vključiti vmesnike med temi operacijami in operacijami, ki jih zajema ta uredba.
- (22) Funkcije omrežja ne smejo posegati v člen 13 Uredbe (ES) št. 549/2004, katerih namen je varovanje bistvenih interesov varnostne ali obrambne politike, ali v izvajanju prilagodljive uporabe zračnega prostora, kot je določeno v členu 7 Uredbe (ES) št. 551/2004.
- (23) Funkcije omrežja je treba zagotoviti na stroškovno učinkovit način, pri tem pa se predvsem izogniti podvajanju prizadevanj in tako omogočiti, da so zahteve glede finančnih in človeških virov za izvajanje teh funkcij v državah članicah v okviru te uredbe manjše ali vsaj ne višje v primerjavi s stanjem pred imenovanjem upravitelja omrežja.
- (24) Komisija mora zagotoviti ustrezen nadzor nad upraviteljem omrežja.
- (25) Varnostne zahteve za funkcije omrežja morajo biti primerljive zahtevam Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA), ki se nanašajo na delo izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Te zahteve, kakor tudi zahteve o nadzoru varnosti, morajo biti določene.
- (26) Upoštevanje in vključenost tretjih držav pri vzpostavitvi in izvajanju funkcij omrežja bosta prispevala k vseevropski razsežnosti enotnega evropskega neba.
- (27) Funkcije omrežja je mogoče razširiti v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 551/2004.
- (28) Izvrševanje funkcij omrežja mora biti podvrženo posebnim ciljem uspešnosti. Zato je treba ustrezno spremeniti Uredbo Komisije (EU) št. 691/2010 z dne 29. julija 2010 o določitvi načrta za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja <sup>(3)</sup>. Ti cilji uspešnosti se lahko še nadalje razvijajo na podlagi praktičnih izkušenj, pridobljenih pri izvrševanju načrta izvedbe.

<sup>(1)</sup> UL L 80, 26.3.2010, str. 10.

<sup>(2)</sup> UL L 14, 22.1.1993, str. 1.

<sup>(3)</sup> UL L 201, 3.8.2010, str. 1.

(29) Uredbo (EU) št. 691/2010 je treba zato ustrezno spremeniti.

(30) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

## POGLAVJE I

### SPLOŠNE DOLOČBE

#### Člen 1

#### Vsebina in področje uporabe

1. Ta uredba v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 551/2004 določa podrobna pravila za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM), da bi se omogočila optimalna uporaba zračnega prostora na enotnem evropskem nebu in uporabnikom zračnega prostora zagotovila uporaba zaželenih letalskih prog, hkrati pa omogočil največji možni dostop do zračnega prostora in navigacijskih služb zračnega prometa.

2. Za namen upravljanja omrežja se ta uredba uporablja predvsem za države članice, Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija), uporabnike zračnega prostora, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, letališke družbe, koordinatorje letalskih slotov in izvajalske organizacije na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.

3. V skladu s členom 1(3) Uredbe (ES) št. 551/2004 in brez poseganja v delovanje državnih letal na podlagi člena 3 Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu države članice uporabljajo to uredbo v zračnem prostoru znotraj ICAO področij EUR in AFI, za katerega so odgovorne.

4. V skladu s členom 13 Uredbe (ES) št. 549/2004 ta uredba ne preprečuje državi članici, da uporabi ukrepe, v kolikor so ti potrebni za varovanje bistvenih interesov varnostne ali obrambne politike.

#### Člen 2

#### Opredelitve pojmov

V tej uredbi se uporabljajo opredelitve v členu 2 Uredbe (ES) št. 549/2004.

Poleg tega se uporabljajo naslednje opredelitve:

1. „letališka družba“ je „organ za upravljanje letališča“, kot je opredeljeno v točki (j) člena 2 Uredbe (EGS) št. 95/93;
2. „koordinator letalskih slotov“ je funkcija, ustanovljena na koordiniranih letališčih z uporabo Uredbe (EGS) št. 95/93;
3. „projektiranje zračnega prostora“ je proces, ki prispeva k doseganju ciljev uspešnosti, povezanih z omrežjem, in skrbi za potrebe uporabnikov zračnega prostora ter zagotavlja ali povečuje vzpostavljeno raven varnosti in povečuje zmogljivost zračnega prostora ter okoljsko uspešnost z razvojem in izvajanjem naprednih navigacijskih zmogljivosti in tehnik, izboljšanih omrežij poti in z njimi povezane sektorske porazdelitve, optimiziranih struktur zračnega prostora in postopkov ATM, ki krepijo zmogljivosti;
4. „rezervacija zračnega prostora“ je določen obseg zračnega prostora, ki je začasno rezerviran za izključno ali posebno uporabo po kategorijah uporabnikov;
5. „omejitev zračnega prostora“ je opredeljen obseg zračnega prostora, znotraj katerega se lahko v določenih časovnih obdobjih izvajajo različne dejavnosti, ki predstavljajo nevarnost za let zrakoplova („nevarno območje“), ali tisti zračni prostor, ki se nahaja nad zemljiščem ali teritorialnimi vodami države, znotraj katerega je let zrakoplova omejen v skladu z določenimi opredeljenimi pogoji („omejeno območje“), ali tak zračni prostor nad zemljiščem ali teritorialnimi vodami države, v katerem je let zrakoplova prepovedan („prepovedano območje“);
6. „struktura zračnega prostora“ je določen obseg zračnega prostora, namenjen zagotavljanju varnega in optimalnega delovanja zrakoplova;
7. „uporaba zračnega prostora“ je način operativne uporabe zračnega prostora;
8. „predstavnik uporabnikov zračnega prostora“ je vsaka pravna oseba ali oseba, ki zastopa interese ene ali več kategorij uporabnikov navigacijskih služb zračnega prometa;
9. „letalski frekvenčni pas“ je določen frekvenčni pas, v okviru katerega so za namen splošnega letalskega prometa dodeljene frekvence in ki je vnesen v preglednico dodeljenih frekvenc Pravilnika o radiokomunikacijah ITU;
10. „sektor ATC“ je opredeljen obseg zračnega prostora, za katerega je (so) v določenem času v okviru ATC odgovoren(-ni) določen(-i) kontrolor(-ji);
11. „pot službe zračnega prometa (pot ATS)“ je določen del strukture zračnega prostora, namenjen usmerjanju prometa, ki je potrebno za izvajanje storitev službe zračnega prometa;
12. „civilno-vojaško usklajevanje“ je vzajemno delovanje med civilnimi in vojaškimi organi in elementi upravljanja zračnega prometa, ki je potrebno za zagotovitev varne, učinkovite in usklajene uporabe zračnega prostora;
13. „pogojna pot (CDR)“ je pot ATS, ki je na voljo samo za načrtovanje letov in uporabo pod določenimi pogoji;
14. „sodelovalno odločanje“ je proces, v katerem se odločitve sprejemajo na podlagi stalnega vzajemnega delovanja in posvetovanja z državnimi članicami, zainteresiranimi izvajalci in drugimi akterji, če je to primerno;
15. „kriza omrežja“ je stanje nezmožnosti zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa na zahtevani ravni zaradi nenavadne ali nepredvidljive okoliščine, ki lahko povzroči velike izgube v zmogljivosti omrežja ali veliko neravnovesje med zmogljivostjo omrežja in povpraševanjem ali velik izpad v pretoku informacij v enem ali več delih omrežja;

16. „načrt za izboljšanje evropskega omrežja poti“ je načrt, ki ga sestavi upravitelj omrežja v skladu z zainteresiranimi izvajalci in ki vključuje rezultat njegovih kratkoročnih in srednjeročnih operativnih dejavnosti glede oblikovanja omrežja poti v skladu z vodilnimi načeli strateškega načrta omrežja;
17. „zračni prostor prostih poti“ je poseben zračni prostor, znotraj katerega lahko uporabniki prosto načrtujejo svoje poti med vstopno in izstopno točko ne glede na omrežje poti ATS;
18. „dodelitev frekvence“ je dovoljenje, ki ga izda država članica za uporabo radijske frekvence ali kanala radijske frekvence pod določenimi pogoji;
19. „vpliv na omrežje“ je v okviru funkcije radijske frekvence, navedene v Prilogi II, stanje, v katerem dodelitev radijske frekvence oslabi, ovira ali prekine delovanje ene ali več dodeljenih radijskih frekvenc v omrežju ali moti optimalno uporabo letalskih frekvenčnih pasov znotraj področja uporabe te uredbe;
20. „več možnosti poti“ pomeni razpoložljivost več kot ene možnosti poti za uporabnika zračnega prostora v omrežju poti ATS;
21. „tretje države“ so države, ki niso članice EU, vendar so članice Eurocontrola ali so z Unijo sklenile sporazum o izvajanju enotnega evropskega neba ali sodelujejo v funkcionalnem bloku zračnega prostora;
22. „upravitelj omrežja“ je organ, vzpostavljen v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 551/2004, za namen izvajanja dolžnosti iz navedenega člena in te uredbe;
23. „načrt delovanja omrežja“ je načrt, ki ga sestavi upravitelj omrežja v skladu z zainteresiranimi izvajalci, da bi organiziral kratkoročne in srednjeročne operativne dejavnosti v skladu z vodilnimi načeli strateškega načrta omrežja. Za oblikovanje evropskega omrežja poti (ERND), posebnega dela načrta delovanja omrežja, vsebuje načrt za izboljšanje evropskega omrežja poti;
24. „strateški načrt omrežja“ je načrt, ki ga oblikuje upravitelj omrežja v skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM in državami članicami ter zainteresiranimi izvajalci in v katerem so opredeljena vodilna načela za delovanje omrežja in njegovo dolgoročno perspektivo;
25. „izvajalska organizacija“ je organizacija, ki je odgovorna za izvajanje tehničnega vodstva in služb, ki podpirajo zračni promet, komunikacijo, navigacijo ali nadziranje;
26. „operativne zahteve“ so zahteve omrežja v smislu varnosti, zmožljivosti in učinkovitosti;
27. „zainteresirani izvajalci“ so civilni in vojaški uporabniki zračnega prostora, civilni in vojaški izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, letališke družbe, koordinatorji letaliških slotov in izvajalske organizacije ter vse druge zainteresirane skupine, ki veljajo za relevantne za posamezne funkcije;
28. „konfiguracija sektorja“ je načrt za združevanje sektorjev, ki so zgrajeni in postavljeni tako, da lahko najboljše izpolnjujejo operativne zahteve in razpoložljivost zračnega prostora;
29. „pot, ki jo zahteva uporabnik“ je zelena pot, ki jo upravljavci zračnega prostora določijo v fazi načrtovanja zračnega prostora za namen izpolnjevanja njihovih potreb.

## POGLAVJE II

### ORGANIZACIJA IN UPRAVLJANJE FUNKCIJ OMREŽJA

#### Člen 3

#### Imenovanje upravitelja omrežja

1. Za izvajanje nalog, potrebnih za izvrševanje funkcij iz člena 6 Uredbe (ES) št. 551/2004 in prilog k tej uredbi, se imenuje nepristranski in pristojen organ (upravitelj omrežja).
  2. Trajanje mandata upravitelja omrežja je enako referenčnim obdobjem za načrt izvedbe iz člena 7(1) Uredbe (EU) št. 691/2010. Mandat je dovolj dolg, da se omogoči doseganje ustrezne zrelosti pri opravljanju teh funkcij. Ne sme biti krajši od dveh referenčnih obdobji in lahko se obnovi.
  3. Upravitelj omrežja se imenuje s sklepom Komisije po posvetovanju z Odborom za enotno nebo v skladu s členom 5(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 in najpozneje tri mesece po sprejetju te uredbe. Navedeni sklep vsebuje pogoje imenovanja, vključno s financiranjem in pogoji za njegov preklc. Komisija oceni skladnost z navedenimi pogoji ob koncu vsakega referenčnega obdobja iz odstavka 2.
  4. Upravitelj omrežja opravlja naslednje naloge:
    - (a) oblikovanje evropskega omrežja poti, kot je določeno v Prilogi I;
    - (b) usklajevanje omejenih virov, zlasti:
      - (i) radijskih frekvenc znotraj letalskih frekvenčnih pasov, ki jih uporablja splošni zračni promet, kot je določeno v Prilogi II;
      - (ii) kod odzivnikov SSR, kot je določeno v Prilogi III.
- Komisija lahko upravitelju omrežja določi še druge naloge v skladu s členoma 6(3) ali (4)(c) Uredbe (ES) št. 551/2004.



5. Upravitelj omrežja opravlja tudi funkcijo ATFM iz člena 6(6) Uredbe (ES) št. 551/2004 in Uredbe (EU) št. 255/2010.

#### Člen 4

##### Naloge upravitelja omrežja

1. Upravitelj omrežja v pomoč izvrševanju funkcij iz člena 3 izvaja naslednje naloge s ciljem neprekinjene izboljšave delovanja omrežja na enotnem evropskem nebu, s čimer prispeva k vseevropskim ciljem uspešnosti, določenim v Uredbi (EU) št. 691/2010, zlasti pa:

- (a) oblikuje, vzdržuje in izvaja strateški načrt omrežja iz člena 5 v skladu z načrtom izvedbe iz Uredbe (EU) št. 691/2010 in evropskim osrednjim načrtom ATM ter ob upoštevanju kakršnih koli ustreznih načrtov letalske navigacije ICAO;
- (b) v okviru načrta delovanja omrežja pripravi podroben strateški načrt omrežja, kot je dodatno določeno v členu 6, pri čemer predvsem obravnava vseevropske cilje uspešnosti, ki zajemajo tri do pet let, letna, sezonska, tedenska in dnevna obdobja;
- (c) pripravi celovit načrt evropskega omrežja poti, kot je določeno v Prilogi I;
- (d) izvaja osrednjo nalogo usklajevanja radijskih frekvenc, kot zahteva člen 6(4)(b) Uredbe (ES) št. 551/2004 in kot je določeno v Prilogi II k tej uredbi;
- (e) usklajuje izboljšanje procesa dodeljevanja kod odzivnikov SSR, kot je določeno v Prilogi III;
- (f) organizira upravljanje in delovanje funkcij in predvsem izvršuje obveznosti osrednje enote za ATFM;
- (g) opredeljuje konsolidiran in usklajen pristop k vsem dejavnostim načrtovanja in operativnim dejavnostim v omrežju, vključno s spremljanjem in izboljšanjem njegove celotne uspešnosti;
- (h) zagotavlja podporo pri obvladovanju kriznih razmer v omrežju;
- (i) nudi podporo različnim zainteresiranim izvajalcem pri izvrševanju njihovih obveznosti, in sicer pri uvajanju sistemov storitev upravljanja zračnega prometa in/ali navigacijskih služb zračnega prometa (ATM/ATS) ter postopkov v skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM;
- (j) nudi podporo subjektom, ki so zadolženi za preiskavo nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ali za analizo dogodkov, kot to zahtevajo navedeni subjekti, in sicer v okviru področja uporabe Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu<sup>(1)</sup>; in

(k) zagotavlja uskladitev z drugimi regijami in tretjimi državami, ki ne sodelujejo pri delu upravitelja omrežja.

2. Upravitelj omrežja prispeva k izvajanju načrta izvedbe v skladu z Uredbo (EU) št. 691/2010.

3. Upravitelj omrežja za izpolnitev svojih nalog zagotovi naslednje:

- (a) razpoložljivost, delovanje in izmenjavo orodij, procesov in skladnih podatkov v podporo sodelovalnemu odločanju na ravni omrežja, med drugim tudi obdelavo načrta leta in sisteme upravljanja podatkov;
- (b) poenostavitev in usklajevanje med zainteresiranimi izvajalci ter podporo slednjim pri uvajanju in izvajanju načrtov in sorodnih ukrepov v omrežju na podlagi sodelovalnega odločanja;
- (c) ustrezno operativno uskladitev ter optimizacijo, interoperabilnost in medsebojno povezanost znotraj njegovih pristojnosti;
- (d) uskladitev predlogov sprememb ustreznih dokumentov ICAO v zvezi s funkcijami omrežja;
- (e) poročanje, v skladu s členom 20, o vseh vidikih operativne zmogljivosti, vključno z omejenimi viri;
- (f) ustrezno povezavo z drugimi načini prevoza.

4. Upravitelj omrežja na zahtevo Komisije ali Agencij upošteva priložnostne zahteve za informacije, nasvete, analize in druge podobne pomožne naloge, povezane z različnimi funkcijami.

#### Člen 5

##### Strateški načrt omrežja

1. Za namen usmerjanja svoje dolgoročne perspektive upravitelj omrežja razvije, vzdržuje in izvaja strateški načrt omrežja, ki bo usklajen z referenčnim obdobjem iz člena 7(1) Uredbe (EU) št. 691/2010. Ta načrt vsebuje načrt izvedbe in cilje uspešnosti za naslednje referenčno obdobje in nudi pogled na prihodnja referenčna obdobja.

2. Strateški načrt omrežja zagotavlja informacije, določene v Prilogi IV.

3. Cilj strateškega načrta omrežja je izpolniti cilje uspešnosti pri funkcijah omrežja, kot je določeno v Uredbi (EU) št. 691/2010.

<sup>(1)</sup> UL L 295, 12.11.2010, str. 35.

4. Če je to primerno, se strateški načrt omrežja dopolni.

#### Člen 6

##### Načrt delovanja omrežja

1. Upravitelj omrežja za namen izvajanja strateškega načrta omrežja na operativni ravni pripravi podroben načrt delovanja omrežja.
2. Načrt delovanja omrežja zagotavlja informacije, določene v Prilogi V.
3. Načrt delovanja omrežja zlasti določa ukrepe za doseganje vseevropskih ciljev uspešnosti, določenih v Uredbi (EU) št. 691/2010, ki zajemajo tri- do petletna, letna, sezonska, tedenska in dnevna obdobja.
4. Načrt delovanja omrežja vključuje vojaške zahteve, če jih določijo države članice.
5. Načrt delovanja omrežja vključuje načrt za izboljšanje evropskega omrežja poti in enak načrt za radijske frekvence in kode odzivnikov SSR.
6. Načrt delovanja omrežja opredeljuje operativne ovire, ozka grla, ukrepe za izboljšave in rešitve za sanacijo ali blažitev.
7. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, funkcionalni bloki zračnega prostora in letališke družbe zagotovijo uskladitev svojih načrtov delovanja z načrtom delovanja omrežja. Upravitelj omrežja zagotovi usklajenost načrta delovanja omrežja.
8. Načrt delovanja omrežja se redno dopolnjuje ob upoštevanju vseh ustreznih novosti pri potrebah in zahtevah funkcij omrežja.

#### Člen 7

##### Pristojnosti upravitelja omrežja

1. Brez poseganja v dolžnosti držav članic upravitelj omrežja pri izvrševanju svojih nalog sprejme posamezne ukrepe, ki so rezultat sodelovalnega odločanja. Stranki, na katere se navedeni ukrepi nanašajo, slednje tudi izvajajo.
2. Kadar dolžnosti države članice onemogočajo sprejetje takšnih posameznih ukrepov, upravitelj omrežja takšen primer posreduje Komisiji za nadaljnjo preučitev.
3. Upravitelj omrežja priporoči tudi ukrepe pri drugih vprašanjih, ki so potrebni za uspešnost omrežja.
4. Upravitelj omrežja v okviru svojih pristojnosti sprejema ukrepe, katerih namen je zagotoviti izpolnitev veljavnih vseevropskih ciljev uspešnosti iz člena 9 Uredbe (EU) št. 691/2010.
5. Upravitelj omrežja zbira, združuje in analizira vse ustrezne podatke, opredeljene v Prilogah od I do VI. Te podatke na zahtevo posreduje Komisiji, Agenciji ali organu za oceno uspešnosti, določenem v Uredbi (EU) št. 691/2010.

#### Člen 8

##### Odnosi z zainteresiranimi izvajalci

1. Za izvajanje svojih nalog spremljanja in izboljšanja celotne uspešnosti omrežja upravitelj omrežja z zainteresiranimi izvajalci sklene ustrezne delovne dogovore, določene v členu 15.
2. Zainteresirani izvajalci s sodelovalnim odločanjem na ravni omrežja zagotovijo, da so ukrepi, ki se izvajajo na lokalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, združljivi s sprejetimi ukrepi.
3. Zainteresirani izvajalci upravitelju omrežja predložijo podatke, navedene v Prilogah od I do VI, pri čemer ravnajo v skladu z vsemi roki, zahtevami glede popolnosti oziroma zahtevami glede točnosti, ki so bili za njihovo predložitev dogovorjeni z upraviteljem omrežja.
4. Zainteresirani izvajalci, za katere veljajo posamezni ukrepi, ki jih v skladu s členom 7(1) sprejme upravitelj omrežja, lahko zahtevajo presojo takšnih ukrepov v petih delovnih dneh od njihovega sprejetja. Zahteva za presojo ne zadrži izvršitve posameznih ukrepov.

5. Upravitelj omrežja zadevne ukrepe potrdi ali spremeni v petih delovnih dneh, v primeru krize omrežja pa v 48 urah.

#### Člen 9

##### Odnosi z državami članicami

1. Upravitelj omrežja pri izvajanju svojih dolžnosti ustrezno upošteva dolžnosti držav članic.
2. Države članice obvestijo upravitelja omrežja, kadar jim suverenost in dolžnosti preprečujejo sprejetje posameznih ukrepov iz člena 7(1).
3. Kadar države članice sodelujejo pri operativnih vprašanjih, povezanih s funkcijami omrežja, morajo biti vključene v sodelovalno odločanje in izvajati rezultate, ki so bili v tem procesu dogovorjeni na nacionalni ravni.

#### Člen 10

##### Odnosi s funkcionalnimi bloki zračnega prostora

1. Države članice zagotovijo tesno sodelovanje in usklajevanje med funkcionalnimi bloki zračnega prostora in upraviteljem omrežja, npr. na ravni strateškega načrtovanja in taktičnega upravljanja dnevnega pretoka in dnevne zmogljivosti.
2. Za poenostavitev operativne medsebojne povezanosti med funkcionalnimi bloki zračnega prostora upravitelj omrežja v tesnem sodelovanju z vsemi funkcionalnimi bloki zračnega prostora vzpostavi usklajene procese, postopke in vmesnike, vključno s spremembami pri vidikih, povezanih z dejavnostmi upravitelja omrežja.



3. Države članice, ki sodelujejo v funkcionalnem bloku zračnega prostora, opredelijo združena stališča v zvezi s funkcijami omrežja.

4. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki sodelujejo v funkcionalnem bloku zračnega prostora, opredelijo združena stališča v zvezi z operativnimi vprašanji funkcij omrežja.

5. Pred vzpostavitvijo funkcionalnega bloka zračnega prostora države članice in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa sodelujejo tako, da opredelijo združena stališča o vidikih, povezanih z dejavnostmi upravitelja omrežja.

#### Člen 11

### Civilno-vojaško sodelovanje

1. Upravitelj omrežja zagotovi sklenitev ustreznih dogovorov, da bi se omogočilo in podprlo ustrezno usklajevanje z nacionalnimi vojaškimi organi.

2. Države članice zagotovijo ustrezno vključenost vojske v vse dejavnosti, povezane s funkcijami omrežja.

3. Države članice zagotovijo ustrezno zastopanost izvajalcev vojaških navigacijskih služb zračnega prometa in vojaških uporabnikov zračnega prostora v vseh operativnih delovnih in posvetovalnih ureditvah, ki jih vzpostavi upravitelj omrežja.

4. Funkcija oblikovanja evropskega omrežja poti se izvrši ne glede na rezervacije ali omejitve glede obsega zračnega prostora za izključno ali posebno uporabo s strani držav članic. Upravitelj omrežja spodbuja in usklajuje razpoložljivost pogojnih poti skozi ta območja v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 2150/2005<sup>(1)</sup>.

#### Člen 12

### Splošne zahteve za funkcije omrežja

Upravitelj omrežja zagotovi, da so izpolnjene splošne zahteve za funkcije omrežja, določene v Prilogi VI. Te zahteve se uporabljajo od datuma sprejetja odločbe o imenovanju, upravitelj omrežja pa jih mora izpolniti v dvanajstih mesecih po tem datumu.

#### POGLAVJE III

### UPRAVLJANJE FUNKCIJ OMREŽJA

#### Člen 13

### Sodelovalno odločanje

1. Funkcije omrežja se upravljajo v okviru sodelovalnega odločanja.

2. Proces sodelovalnega odločanja vključuje:

(a) postopek posvetovanja, določen v členu 14;

(b) podrobne delovne dogovore in procese za delovanje, določene v členu 15.

3. Za sprejetje ukrepov v zvezi z upravljanjem funkcij omrežja in spremljanjem njihove uspešnosti upravitelj omrežja ustanovi Odbor za upravljanje omrežja, določen v členu 16.

4. Kadar upravitelj omrežja ugotovi, da ena ali več strank ovira njegove dejavnosti, zadevo v reševanje predloži Odboru za upravljanje omrežja.

#### Člen 14

### Postopek posvetovanja

1. Vzpostavi se proces za organizacijo ustreznega in rednega posvetovanja držav članic in zainteresiranih izvajalcev.

2. Predmet posvetovanja so podrobni delovni dogovori, določeni v členu 15, strateški načrt omrežja, načrt delovanja omrežja, napredek pri izvajanju načrtov, poročila Komisiji in operativna vprašanja, če je to primerno.

3. Postopek posvetovanja se lahko razlikuje glede na naravo posameznih funkcij omrežja. Da bi bilo mogoče obravnavati regulativna vprašanja, se po potrebi vključijo države članice.

4. Kadar zainteresirane strani s posvetovanjem niso zadovoljne, se zadeva najprej predloži ustreznim posvetovalnim ureditvam na ravni posamezne funkcije. Kadar na ravni posamezne funkcije zadeve ni mogoče rešiti, se slednja v reševanje predloži Odboru za upravljanje omrežja.

#### Člen 15

### Podrobni delovni dogovori in procesi za delovanje

1. Upravitelj omrežja pripravi podrobne delovne dogovore in procese za delovanje, v katerih obravnava vidike načrtovanja in operativne vidike, pri tem pa upošteva zlasti značilnosti in zahteve posameznih funkcij omrežja, kot je določeno v Prilogah od I do VI.

2. Upravitelj omrežja zagotovi, da podrobni delovni dogovori in procesi za delovanje vsebujejo pravila o obveščanju zadevnih zainteresiranih strani.

3. Podrobni delovni dogovori in procesi za delovanje spoštujejo določbo o ločevanju opravljanja storitev in regulativna vprašanja ter zagotovijo udeležbo držav članic, kadar je to potrebno.

#### Člen 16

### Odbor za upravljanje omrežja

1. Odbor za upravljanje omrežja je odgovoren za:

(a) potrditev strateškega načrta omrežja pred njegovim sprejetjem v skladu s členom 5(3) Uredbe (ES) št. 549/2004;

(b) odobritev tri- do petletnih in letnih načrtov delovanja omrežja;

<sup>(1)</sup> UL L 342, 24.12.2005, str. 20.

- (c) odobritev sodelovalnega odločanja, posvetovanj in podrobnih delovnih dogovorov in procesov za delovanje za funkcije omrežja na podlagi pozitivnega mnenja Odbora za enotno nebo;
- (d) odobritev poslovnika Evropskega odseka za koordinacijo ukrepov v kriznih razmerah v letalstvu, kot je določeno v členu 18(4), na podlagi pozitivnega mnenja Odbora za enotno nebo;
- (e) spremljanje napredka pri izvajanju načrtov in obravnavanju možnih odstopanj od začetnih načrtov;
- (f) spremljanje posvetovanja med zainteresiranimi izvajalci;
- (g) spremljanje dejavnosti v zvezi z upravljanjem funkcij omrežja;
- (h) spremljanje dejavnosti upravitelja omrežja v zvezi s kriznimi razmerami v omrežju;
- (i) odobritev letnega poročila iz člena 20. To poročilo med drugim vključuje izvajanje strateškega načrta omrežja in načrta delovanja omrežja;
- (j) reševanje vprašanj, ki niso bila rešena na ravni posamezne funkcije omrežja;
- (k) oceno, ali ima upravitelj omrežja ustrezne pristojnosti, sredstva in nepristranskost za neodvisno izvajanje nalog, za katere je zadolžen, vključno z dogovori glede varovanja, odgovornosti in nepredvidljivih razmer;
- (l) potrditev letnega proračuna upravitelja omrežja na podlagi pozitivnega mnenja Odbora za enotno nebo;
- (m) odobritev svojega poslovnika na podlagi pozitivnega mnenja Odbora za enotno nebo;
- (n) reševanje vseh dodatnih zadev, ki jih sam opredeli kot pomembne.
2. Člani Odbora za upravljanje omrežja z glasovalno pravico so:
- (a) en predstavnik izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa za vsak funkcionalni blok zračnega prostora, ki je že vzpostavljen ali se vzpostavlja, s skupaj štirimi glasovi za vse izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa;
- (b) štirje predstavniki komercialnih in nekomercialnih civilnih uporabnikov zračnega prostora;
- (c) dva predstavnika letaliških družb;
- (d) dva predstavnika vojske kot izvajalke navigacijskih služb zračnega prostora in uporabnice zračnega prostora.
3. Člani Odbora za upravljanje omrežja so tudi:
- (a) predsednik, imenovan na podlagi strokovne pristojnosti in strokovnega znanja na predlog Komisije, ki predvsem temelji na predlogih članov Odbora za upravljanje omrežja z glasovalno pravico in na podlagi pozitivnega mnenja Odbora za enotno nebo;
- (b) predstavnik Komisije;
- (c) predstavnik Eurocontrola; in
- (d) predstavnik upravitelja omrežja.
4. Vsak član ima enega namestnika.
5. Člani Odbora za upravljanje omrežja z glasovalno pravico se na predloge iz njihovih organizacij imenujejo na podlagi pozitivnega mnenja Odbora za enotno nebo.
6. Komisija lahko za svetovalce imenuje neodvisne in priznane strokovnjake, ki delujejo v svojem imenu in predstavljajo širok niz strok, ki zajemajo glavne vidike funkcij omrežja. Svoje kandidate predlagajo tudi države, ki sodelujejo pri delu upravitelja omrežja.
7. Člani, navedeni v odstavkih 3(a), (b) in (c), imajo pravico, da zavrnejo predloge, ki vplivajo na:
- (a) suverenost in odgovornosti držav članic, predvsem v zvezi z javnim redom ter varnostnimi in obrambnimi zadevami, kot je določeno v členu 13 Uredbe (ES) št. 549/2004;
- (b) združljivost dejavnosti Odbora za upravljanje omrežja s cilji te uredbe;
- (c) nepristranskost ter enakopravnost Odbora za upravljanje omrežja.
8. Odbor za upravljanje omrežja sprejme dokumente iz odstavka 1 z navadno večino svojih članov z glasovalno pravico.
9. Kadar ni mogoče doseči sporazuma o vprašanjih, ki so zelo pomembna za omrežje, Odbor za upravljanje omrežja zadevo predloži Komisiji v nadaljnje ukrepanje. Komisija obvesti Odbor za enotno nebo.

#### Člen 17

#### Vloga Odbora za enotno nebo

1. Upravitelj omrežja posreduje regulativna vprašanja Komisiji, ki o njih obvesti Odbor za enotno nebo.
2. Odbor za enotno nebo poda svoje mnenje o:
- (a) imenovanju upravitelja omrežja;
- (b) imenovanju predsednika Odbora za upravljanje omrežja;

- (c) imenovanju članov Odbora za upravljanje omrežja z glasovalno pravico;
- (d) poslovniku Odbora za upravljanje omrežja;
- (e) strateškem načrtu omrežja in predvsem o ciljnih tega načrta v zgodnji fazi;
- (f) letnem proračunu upravitelja omrežja;
- (g) poslovniku Evropskega odseka za koordinacijo ukrepov v kriznih razmerah v letalstvu;
- (h) procesih sodelovalnega odločanja, posvetovanj in podrobnih delovnih dogovorih in procesih za delovanje za funkcije omrežja.
3. Odbor za enotno nebo lahko svetuje Komisiji, kadar ni mogoče doseči sporazuma o vprašanih, ki so zelo pomembna za omrežje.
- (b) podpiranje zagona in usklajevanja načrtov ukrepov ob nepredvidljivih dogodkih na ravni držav članic;
- (c) pripravo blažilnih ukrepov na ravni omrežja, da se zagotovi pravočasen odziv na takšne krizne razmere v omrežju za zaščito in zagotovitev neprekinjenega in varnega delovanja omrežja. Za ta namen upravitelj omrežja:
- (i) 24 ur spremlja razmere v omrežju za namen odkrivanja kriznih razmer v njem;
- (ii) zagotavlja učinkovito upravljanje informacij in sporočanje s posredovanjem točnih, pravočasnih in doslednih podatkov za podporo pri uporabi načel in procesov obvladovanja kriznih razmer pri odločanju;
- (iii) omogoča lažje organizirano zbiranje in centralizirano shranjevanje teh podatkov;
- (d) opozarjanje, kadar je to primerno, Komisije, Agencije ali držav članic na priložnosti za dodatno podporo za blažitev kriznih razmer, vključno s povezovanjem z izvajalci drugih oblik prevoza, ki lahko opredelijo in izvajajo intermodalne rešitve;
- (e) spremljanje in poročanje o obnovitvi in trajnosti omrežja.

#### POGLAVJE IV

### OBVLADOVANJE KRIZNIH RAZMER V OMREŽJU

#### Člen 18

#### Ustanovitev Evropskega odseka za koordinacijo ukrepov v kriznih razmerah v letalstvu

1. Za podporo obvladovanju kriznih razmer v omrežju se ustanovi Evropski odsek za koordinacijo ukrepov v kriznih razmerah v letalstvu (EACCC).
2. Med stalnimi člani EACCC so predstavnik države članice, ki predseduje Svetu, predstavnik Komisije, predstavnik Agencije, predstavnik Eurocontrola, predstavnik vojske, predstavnik izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, predstavnik letališč in predstavnik uporabnikov zračnega prostora.
3. Sestavo EACCC lahko od primera do primera dopolnjujejo strokovnjaki, odvisno od narave določenih kriznih razmer.
4. EACCC pripravi svoj poslovnik, ki ga sprejme Odbor za upravljanje omrežja.
5. Upravitelj omrežja da na voljo sredstva, potrebna za ustanovitev in delovanje EACCC.

#### Člen 19

#### Odgovornosti upravitelja omrežja in EACCC

1. Upravitelj omrežja je skupaj s člani EACCC odgovoren za zagon in zaustavitev EACCC.
2. Upravitelj omrežja je ob podpori EACCC odgovoren za:
- (a) usklajevanje upravljanja odziva na krizne razmere v omrežju v skladu s poslovnikom EACCC in v tesnem sodelovanju z ustreznimi strukturami v državah članicah;

#### POGLAVJE V

### SPREMLJANJE, POROČANJE IN NADZOR

#### Člen 20

#### Spremljanje in poročanje

1. Upravitelj omrežja vzpostavi postopek neprekinjenega spremljanja:
- (a) delovne uspešnosti omrežja;
- (b) sprejetih ukrepov in rezultatov uspešnosti, ki jih dosežejo zainteresirani izvajalci in države;
- (c) učinkovitosti in uspešnosti vsake izmed funkcij, ki jih zajema ta uredba.
2. Pri neprekinjenem spremljanju se odkrijejo vsa potencialna odstopanja od strateškega načrta omrežja in načrta delovanja omrežja. Pri tej nalogi zainteresirani izvajalci pomagajo upravitelju omrežja tako, da izvajajo določene naloge, kot je zlasti posredovanje podatkov.
3. Upravitelj omrežja vsako leto Komisiji in Agenciji predloži poročilo o ukrepih, ki so bili sprejeti za izpolnitev njegovih nalog. Poročilo obravnava posamezne funkcije omrežja kakor tudi stanje v celotnem omrežju ter se tesno navezuje na vsebino strateškega načrta omrežja in načrta delovanja omrežja. Komisija obvesti Odbor za enotno nebo.

## Člen 21

**Nadzor upravitelja omrežja**

Komisija ob pomoči Agencije v zadevah, ki so povezane z varnostjo, zagotovi nadzor upravitelja omrežja predvsem v zvezi z zahtevami, vsebovanimi v tej uredbi in drugih zakonodajah Unije. Komisija vsako leto ali na posebno zahtevo poroča Odboru za enotno nebo.

## POGLAVJE VI

**KONČNE DOLOČBE**

## Člen 22

**Odnosi s tretjimi državami**

Tretje države lahko skupaj s svojimi zainteresiranimi izvajalci sodelujejo pri delu upravitelja omrežja.

## Člen 23

**Financiranje upravitelja omrežja**

Države članice na podlagi pristojbin za zračno plovbo sprejmejo potrebne ukrepe za financiranje funkcij omrežja, za katere je zadolžen upravitelj omrežja. Upravitelj omrežja stroške določi na pregleden način.

## Člen 24

**Odgovornost**

Upravitelj omrežja vzpostavi režim za kritje odgovornosti v zvezi z izvrševanjem svojih nalog. Uporabljena metoda za pridobitev kritja ustreza zadevni možni izgubi in škodi, ob upoštevanju pravnega položaja upravitelja omrežja in stopnje razpoložljivega kritja za komercialno zavarovanje.

## Člen 25

**Pregled**

Komisija pregleda učinkovitost izvrševanja funkcij omrežja najpozneje 31. decembra 2013, nato pa te preglede redno ponavlja, pri čemer ustrezno upošteva referenčna obdobja za načrt izvedbe, kot so določena v Uredbi (EU) št. 691/2010.

## Člen 26

**Spremembe Uredbe (EU) št. 691/2010**

Uredba (EU) št. 691/2010 se spremeni:

1. V členu 3(3) se doda naslednja točka (m):

„(m) ocena načrta izvedbe upravitelja omrežja, vključno s skladnostjo z vseevropskimi cilji uspešnosti.“

2. Vstavi se člen 5a:

„Člen 5a

**Upravitelj omrežja**

1. Upravitelj omrežja, vzpostavljen na podlagi člena 3 Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 (\*), izvaja naslednje naloge v zvezi z načrtom izvedbe:

(a) podpira delo Komisije z zagotavljanjem ustreznih prispevkov za pripravo vseevropskih ciljev uspešnosti pred referenčnimi obdobji in za spremljanje med referenčnim obdobjem. Upravitelj omrežja predvsem opozarja Komisijo na vse večje in vztrajne padce uspešnosti pri delovanju;

(b) v skladu s členom 20(5) zagotavlja Komisiji dostop do vseh podatkov iz Priloge IV;

(c) podpira države članice in izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa pri doseganju njihovih ciljev uspešnosti med trajanjem referenčnih obdobji;

(d) pripravi načrt izvedbe, ki bo sprejet kot v okviru strateškega načrta omrežja pred začetkom vsakega posameznega referenčnega obdobja. Ta načrt izvedbe je javen in:

(i) vsebuje cilje okoljske uspešnosti, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za celotno referenčno obdobje z letnimi vrednostmi, ki se uporabijo za spremljanje;

(ii) vsebuje cilje uspešnosti za druga zadevna ključna področja uspešnosti, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za celotno referenčno obdobje z letnimi vrednostmi, ki se uporabijo za spremljanje;

(iii) vsebuje opis ukrepov, načrtovanih za doseganje ciljev;

(iv) kjer je potrebno ali kadar tako odloči Komisija, vsebuje dodatne ključne kazalnike uspešnosti in cilje.

(\*) UL L 185, 15.7.2011, str. 1“

3. V člen 17 se vstavi naslednji odstavek 2a:

„2a. Komisija spremlja izvajanje načrta izvedbe upravitelja omrežja. Če med referenčnim obdobjem cilji niso doseženi, Komisija uporabi ustrezne ukrepe, navedene v načrtu izvedbe, z namenom izboljšanja stanja. V ta namen se uporabijo letne vrednosti v načrtu izvedbe.“

4. Odstavka 3 in 4 Priloge III se nadomestita z naslednjim besedilom:

**„3. Okolje**

Oblikovanje poti: ne velja za prvo referenčno obdobje. V drugem referenčnem obdobju se oceni postopek oblikovanja poti, ki se uporabi v načrtu izvedbe, in njegova skladnost s procesom razvoja načrta za izboljšanje evropskega omrežja poti, ki ga pripravi upravitelj omrežja.

#### 4. Zmogljivost

Stopnja zamude: primerjava pričakovane stopnje preletne zamude ATFM iz načrtov izvedbe z referenčno vrednostjo, ki jo v postopku načrtovanja zmogljivosti navede Eurocontrol in ki jo v načrtu delovanja omrežja navede upravitelj omrežja.“

Člen 27

#### Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 7. julija 2011

Za Komisijo  
Predsednik  
José Manuel BARROSO



## PRILOGA I

## FUNKCIJA OBLIKOVANJA EVROPSKEGA OMREŽJA POTI (ERND)

## DEL A

## Cilj

1. ERND funkcija:
  - (a) oblikuje načrt za izboljšanje evropskega omrežja poti za varno in učinkovito delovanje zračnega prometa ob upoštevanju okoljskega vpliva;
  - (b) v okviru načrta za izboljšanje evropskega omrežja poti omogoča razvoj strukture zračnega prostora, ki nudi zahtevano raven varnosti, zmogljivosti, prilagodljivosti, odzivnosti, okoljske učinkovitosti in brezhibnega izvajanja hitrih navigacijskih služb zračnega prometa ob upoštevanju potreb na področju varnosti in obrambe, in
  - (c) zagotavlja regionalno medsebojno povezanost in interoperabilnost evropskega omrežja poti znotraj regije ICAO EUR in s sosednjimi regijami ICAO.
2. Razvoj načrta za izboljšanje evropskega omrežja poti je odvisen od procesa sodelovalnega odločanja. Načrt za izboljšanje evropskega omrežja poti je del načrta delovanja omrežja, ki se nanaša na ERND, in vsebuje podrobna pravila o izvajanju dela strateškega načrta omrežja, ki se nanaša na ERND.
3. Države članice so v zračnem prostoru, za katerega so odgovorne, zadolžene za podrobno oblikovanje, odobritev in vzpostavitev struktur zračnega prostora.

## DEL B

## Načela načrtovanja

1. Brez poseganja v suverenost držav članic v zračnem prostoru in v zahteve držav članic v zvezi z javnim redom ter varnostnimi in obrambnimi zadevami, upravitelj omrežja, države članice, tretje države, uporabniki zračnega prostora, funkcionalni bloki zračnega prostora in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v okviru funkcionalnih blokov zračnega prostora ali posamično v sodelovalnem odločanju pripravijo načrt za izboljšanje evropskega omrežja poti, pri čemer uporabljajo načela oblikovanja zračnega prostora, kot je določeno v tej prilogi. Načrt za izboljšanje evropskega omrežja poti izpolnjuje cilje uspešnosti, ki so za upravitelja omrežja določeni v načrtu izvedbe.
2. Proces sodelovalnega odločanja temelji na ustreznih trajnih delovnih ureditvah (delovnih skupinah), ki se lahko ukvarjajo s podrobnostmi in ki jih upravitelj omrežja ustanovi na strokovni ravni v sodelovanju z vsemi zainteresiranimi stranmi. Posvetovalne ureditve se organizirajo v takšnih rednih razmikih, ki ustrezajo potrebam funkcije oblikovanja evropskega omrežja poti.
3. Za zagotovitev ustreznosti povezanosti načrta za izboljšanje evropskega omrežja poti upravitelj omrežja in države članice v skladu s členom 22 v proces sodelovalnega odločanja vključijo tretje države. Ustrezno sodelovanje se zagotovi med – na eni strani – upraviteljem omrežja in njegovimi delovnimi ureditvami na podrobni strokovni ravni, ki podpirajo pripravo načrta za izboljšanje evropskega omrežja poti, in – na drugi strani – ustreznimi delovnimi ureditvami ICAO na strokovni ravni, ki se ukvarjajo z izboljšavami omrežja poti pri vmesniku.
4. Načrt za izboljšanje evropskega omrežja poti je postopni načrt, ki odraža vse elemente, potrebne za zagotovitev, da bo evropski zračni prostor oblikovan kot enotna celota in da izpolnjuje veljavne cilje uspešnosti.
5. Načrt vključuje:
  - (a) skupna splošna načela, ki jih dopolnjujejo tehnične specifikacije za oblikovanje zračnega prostora;
  - (b) zahteve za vojaški zračni prostor;
  - (c) dogovorjeno evropsko omrežje poti in, kjer je izvedljivo, strukturo zračnega prostora prostih poti, ki je bil oblikovan, da bi se izpolnile vse zahteve uporabnikov, s podrobnostmi o vseh projektih za spremembo zračnega prostora;

- (d) pravila uporabe in razpoložljivost omrežja poti in zračnega prostora prostih poti;
  - (e) navedbe o priporočeni sektorski porazdelitvi ATC v podporo strukturi zračnega prostora ATS, ki ga morajo oblikovati, sprejeti in izvajati države članice;
  - (f) smernice za upravljanje zračnega prostora;
  - (g) natančen časovni raspored razvoja;
  - (h) koledar skupnega ciklusa objavljanja in izvajanja v okviru načrta delovanja omrežja;
  - (i) pregled sedanjega in pričakovanega stanja na omrežju, vključno s pričakovano uspešnostjo na podlagi sedanjih in dogovorjenih načrtov.
6. Upravitelj omrežja pri vseh dejavnostih zagotovi ustrezne dogovore, da v procesu sodelovalnega odločanja omogoči civilno-vojaško uskladitev.
7. Upravitelj omrežja, države članice, funkcionalni bloki zračnega prostora in izvajalci navigacijskih služb letalskega prometa v okviru funkcionalnih blokov zračnega prostora ali posamično zagotovijo usklajeno vključevanje projektov za oblikovanje zračnega prostora, ki so bili dogovorjeni v procesu sodelovalnega odločanja, v načrt za izboljšanje evropskega omrežja poti.
8. Države članice in funkcionalni bloki zračnega prostora zagotovijo, da so projekti oblikovanja zračnega prostora na nacionalni ravni in na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora pred izvajanjem združljivi in skladni z načrtom za izboljšanje evropskega omrežja poti ter usklajeni s tistimi državami, na katere vplivajo, ter z upraviteljem omrežja.
9. Podatki v zvezi s spremembami projektov, ki zahtevajo preverjanje združljivosti in ki morajo biti na razpolago upravitelju omrežja, med drugim vključujejo:
- (a) spremembe poteka poti;
  - (b) spremembe smeri poti;
  - (c) spremembe namena poti;
  - (d) opis zračnega prostora prostih poti, vključno z ustreznimi pravili uporabe;
  - (e) pravila uporabe in razpoložljivost poti;
  - (f) spremembe meje vertikalnega ali horizontalnega sektorja;
  - (g) dodajanje ali odstranjevanje pomembnih točk;
  - (h) spremembe uporabe čezmejnega zračnega prostora;
  - (i) spremembe koordinat pomembnih točk;
  - (j) spremembe, ki vplivajo na prenos podatkov;
  - (k) spremembe, ki vplivajo na podatke, objavljene v publikacijah o aeronavtičnih informacijah;
  - (l) spremembe, ki vplivajo na sporazume v zvezi z oblikovanjem in uporabo zračnega prostora.
10. Upravitelj omrežja in države članice v okviru te priloge in procesa sodelovalnega odločanja pripravijo skupne predloge sprememb ustreznih dokumentov ICAO. Države članice predvsem pri spremembah dokumentov ICAO, ki se nanašajo na poti ATS nad odprtim morjem, uporabijo veljavne usklajevalne postopke ICAO.
11. Upravitelj omrežja, države članice, uporabniki zračnega prostora, letališke družbe, funkcionalni bloki zračnega prostora in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v okviru funkcionalnih blokov zračnega prostora ali posamično izvajajo v procesu sodelovalnega odločanja redne preglede načrta za izboljšanje evropskega omrežja poti, da bi upoštevali nove ali spreminjajoče se povpraševanje po zračnem prostoru. Zagotovi se redno usklajevanje z vojaškimi organi.

## DEL C

**Načela oblikovanja zračnega prostora**

1. Pri pripravi načrta za izboljšanje evropskega omrežja poti upravitelj omrežja, države članice, tretje države, funkcionalni bloki zračnega prostora in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v okviru funkcionalnih blokov zračnega prostora ali posamično v procesu sodelovalnega odločanja upoštevajo naslednja načela oblikovanja zračnega prostora:
  - (a) vzpostavitev in konfiguracija struktur zračnega prostora temeljita na operativnih zahtevah ne glede na nacionalne meje ali meje funkcionalnih blokov zračnega prostora ali meje letalskih informativnih območij (FIR), obenem pa nista nujno vezani na nivo razdelitve med zgornjim in spodnjim zračnim prostorom;
  - (b) oblikovanje struktur zračnega prostora je pregleden proces, iz katerega so razvidne sprejete odločitve in njihova utemeljitev z upoštevanjem zahtev vseh uporabnikov in pri čemer se uskladijo varnostni, zmogljivostni in okoljski vidiki ter ustrezno upoštevajo vojaške potrebe ter potrebe državne varnosti;
  - (c) sedanje in predvideno povpraševanje po zračnem prometu na ravni omrežja in lokalni ravni ter cilji uspešnosti se vnesejo v načrt za izboljšanje evropskega omrežja poti, da bi se izpolnile potrebe glavnih pretokov prometa in letališč;
  - (d) zagotavljanje vertikalne in horizontalne povezanosti, vključno z zračnim prostorom na terminalih in strukturo zračnega prostora pri vmesniku;
  - (e) možnost za lete po poteh ali čim bližje potem, ki jih zahteva uporabnik, ter profili letov v preletni fazi leta;
  - (f) sprejem vseh predlogov struktur zračnega prostora za oceno in možen razvoj, vključno z zračnim prostorom prostih poti, večjim številom možnosti poti in pogojnimi potmi (CDR), ki jih predložijo zainteresirane strani, ki imajo na tem področju operativne zahteve;
  - (g) pri oblikovanju struktur zračnega prostora, vključno z zračnim prostorom prostih poti in sektorji ATC, se upoštevajo obstoječe ali predlagane strukture zračnega prostora, namenjene dejavnostim, ki zahtevajo rezervacijo ali omejitve zračnega prostora. Za ta namen se vzpostavijo samo takšne strukture, ki so v skladu s prilagodljivo uporabo zračnega prostora (FUA). Takšne strukture so v največji možni meri usklajene in združljive v celotnem evropskem omrežju;
  - (h) razvoj načrtovanja sektorja ATC se začne z zahtevano določitvijo poteka poti ali pretoka prometa v okviru ponavljajočega se procesa, ki bo zagotovil združljivost poti oziroma pretokov in sektorjev;
  - (i) sektorji ATC se oblikujejo tako, da se omogoči izgradnja konfiguracij sektorja, ki ustrezajo prometnim pretokom in so prilagodljivi ter sorazmerni s spremenljivim povpraševanjem po prometu;
  - (j) sporazumi o izvajanju storitev se sklenejo v primerih, ko je treba sektorje ATC iz operativnih razlogov oblikovati tako, da segajo prek nacionalnih meja ali meja funkcionalnih blokov zračnega prostora ali meja FIR.
2. Upravitelj omrežja, države članice, funkcionalni bloki zračnega prostora in izvajalci navigacijskih služb letalskega prometa v okviru funkcionalnih blokov zračnega prostora ali posamično v procesu sodelovalnega odločanja zagotovijo uporabo naslednjih načel v zvezi z uporabo zračnega prostora in upravljanjem zmogljivosti:
  - (a) načrtujejo se strukture zračnega prostora, ki bodo poenostavile prilagodljivo in pravočasno uporabo in upravljanje zračnega prostora v zvezi z možnostmi poti, pretokov prometa, načrti konfiguracije sektorja in konfiguracijo drugih struktur zračnega prostora;
  - (b) strukture zračnega prostora morajo nuditi prostor za vzpostavitev dodatnih možnosti poti in pri tem zagotoviti njihovo združljivost (vidiki zmogljivosti in omejitve pri načrtovanju sektorja).

## DEL D

**Neprekinjeno spremljanje dosežkov pri uspešnosti na ravni omrežja**

1. Za zagotovitev rednih izboljšanj na področjih uspešnosti upravitelj omrežja v tesnem sodelovanju z državami, funkcionalnimi bloki zračnega prostora in zainteresiranimi izvajalci opravi redni pregled učinkovitosti izvedenih struktur zračnega prostora.

2. Ta pregled med drugim vključuje:

- (a) razvoj povpraševanja po prometu;
  - (b) uspešnost in ovire na področju zmogljivosti in učinkovitosti letov na ravni države, funkcionalnega bloka zračnega prostora oziroma omrežja;
  - (c) oceno vidikov uporabe zračnega prostora tako s civilnega kot vojaškega vidika;
  - (d) oceno porazdelitve po sektorjih in uporabljenih konfiguracij sektorja;
  - (e) oceno celovitosti in neprekinjenosti struktur zračnega prostora;
  - (f) obveščanje Komisije, kadar zahtevani ukrepi na področju izboljšanja presegajo pristojnosti upraviteljev omrežij.
-

## PRILOGA II

## FUNKCIJA RADIJSKE FREKVENCE

## DEL A

## Zahteve za izvrševanje funkcije

1. Države članice za nacionalnega upravitelja frekvence imenujejo pristojno osebo, organ ali organizacijo, ki je dolžan zagotoviti, da se dodelitev frekvence opravi, spreminja in izda v skladu s to uredbo. Države članice nazive in naslove teh oseb sporočijo Komisiji in upravitelju omrežja najpozneje v 4 mesecih po sprejetju te uredbe.
2. Upravitelj omrežja pripravi in usklajuje strateške vidike spektra, povezane z omrežjem, ki jih je treba ustrezno dokumentirati v strateškem načrtu omrežja in načrtu delovanja omrežja. Upravitelj omrežja pomaga Komisiji in državam članicam pri pripravi skupnih stališč o letalstvu za namen usklajenih prispevkov držav članic na mednarodnih forumih, predvsem pa na Evropski konferenci poštnih in telekomunikacijskih uprav (CEPT) ter Mednarodni telekomunikacijski zvezi (ITU).
3. Upravitelj omrežja na zahtevo nacionalnega(-ih) upravitelja(-ev) frekvence izvaja ukrepe s Komisijo in CEPT, da bi obravnaval vse pomisleke drugih industrijskih sektorjev.
4. Nacionalni upravitelji frekvence poročajo upravitelju omrežja o primerih radijskih motenj, ki vplivajo na evropsko letalsko omrežje. Upravitelj omrežja zabeleži njihov pojav in pomaga pri njihovi oceni. Upravitelj omrežja na zahtevo nacionalnega(-ih) upravitelja(-ev) frekvence usklajuje in ponudi vso potrebno podporo za reševanje ali blaženje takšnih primerov, vključno z ukrepi, ki jih izvaja s Komisijo in CEPT.
5. Upravitelj omrežja sestavi in ohranja centralni register, ki je oblikovan tako, da shranjuje vse podatke o dodelitvi radijske frekvence, kot je opisano v točki 14.
6. Države članice uporabljajo centralni register za izpolnjevanje svojih upravnih obveznosti registracije dodelitve frekvence do ICAO.
7. Upravitelj omrežja in nacionalni upravitelji frekvenc nadalje oblikujejo in izboljšujejo postopke upravljanja frekvence, merila načrtovanja, sklope podatkov in procese za optimizacijo uporabe in zasedenosti radijskega spektra v splošnem zračnem prometu. Upravitelj omrežja na zahtevo države članice oziroma držav članic predlaga slednje tudi na regionalni ravni.
8. Kadar se zaprosi za dodelitev frekvence, prosilec vloži prošnjo pri ustreznem nacionalnem upravitelju frekvence in navede vse ustrezne podatke ter utemeljitev.
9. Nacionalni upravitelji frekvence in upravitelj omrežja ocenijo in prednostno razvrstijo prošnje za dodelitev frekvence na podlagi operativnih zahtev in dogovorjenih meril. Poleg tega upravitelj omrežja skupaj z nacionalnimi upravitelji frekvence opredeli njihov vpliv na omrežje. Upravitelj omrežja določi takšna merila v okviru posvetovanja z nacionalnimi upravitelji frekvence v 12 mesecih po sprejetju te uredbe in jih ohranja ter dopolnjuje, kadar koli je to potrebno.
10. V primeru vpliva na omrežje upravitelj omrežja opredeli ustrezno(-e) frekvenco(-e), da bi ugodil prošnji, pri tem pa upošteva naslednje zahteve:
  - (a) potreba po zagotavljanju varnih storitev na področju komunikacije, navigacije in nadzora infrastrukture;
  - (b) potreba po optimizaciji uporabe omejenih virov radijskega spektra;
  - (c) potreba po stroškovno učinkovitem, pravičnem in preglednem dostopu do radijskega spektra;
  - (d) operativne zahteve prosilca(-ev) in zainteresiranih izvajalcev;
  - (e) predvideno prihodnje povpraševanje po radijskem spektru in
  - (f) določbe v Priročniku ICAO za upravljanje evropskih frekvenc.



11. Če vpliva na omrežje ni, nacionalni upravitelji frekvenca opredelijo ustrezno(-e) frekvenco(-e), da bi ugodili prošnji, pri čemer upoštevajo zahteve iz točke 10.
12. Kadar prošnji za frekvenco ni mogoče ugoditi, lahko nacionalni upravitelji frekvenca zaprosijo upravitelja omrežja, da opravi posebno iskanje frekvenca. Da bi nacionalnim upraviteljem omrežja ponudil rešitev, lahko upravitelj omrežja s pomočjo nacionalnih upraviteljev frekvenca opravi poseben pregled stanja na področju uporabe frekvenca v zadevnem geografskem območju.
13. Nacionalni upravitelj omrežja dodeli ustrezno(-e) frekvenco(-e), opredeljeno(-e) v skladu s točko 10, 11 ali 12.
14. Nacionalni upravitelj frekvenca vsako dodelitev registrira v centralnem registru in pri tem navede naslednje podatke:
  - (a) podatke, ki so opredeljeni v Priročniku ICAO za upravljanje evropskih frekvenc, vključno z vsemi ustreznimi tehničnimi in operativnimi podatki;
  - (b) razširjene zahteve po podatkih, ki izhajajo iz točke 7;
  - (c) opis operativne uporabe dodeljene frekvenca;
  - (d) kontaktne podatke zainteresiranih izvajalcev, ki bodo uporabljali dodeljeno frekvenco.
15. Nacionalni upravitelj omrežja pri dodelitvi frekvenca prosilcu vključi tudi pogoje uporabe. Ti pogoji določajo najmanj to, da je dodeljena frekvenco:
  - (a) veljavna, dokler se uporablja za izpolnitev operativnih zahtev, ki jih je opisal prosilec;
  - (b) da je lahko podvržena zahtevi po spremembi frekvenca in da je takšne spremembe treba opraviti v omejenem časovnem okviru;
  - (c) da je lahko podvržena prilagoditvi po spremembi operativne uporabe, ki jo je opisal prosilec.
16. Nacionalni upravitelj(-i) frekvenca zagotovijo, da se vse spremembe, prilagoditve in izdaje opravijo v dogovorjenem časovnem okviru in da se temu ustrezno dopolni centralni register. Kadar teh ukrepov ni mogoče izvršiti, nacionalni upravitelj(-i) frekvenca predloži(-jo) ustrezno utemeljitev upravitelju omrežja.
17. Nacionalni upravitelji frekvenca zagotovijo, da bodo operativne, tehnične in upravne podrobnosti iz točke 14 v zvezi z vsemi dodeljenimi frekvencami, ki se uporabljajo v evropskem letalskem omrežju, v centralnem registru na voljo najpozneje do 31. decembra 2011.
18. Upravitelj omrežja in nacionalni upravitelj(-i) frekvenca izvedejo spremljanje in oceno letalskih frekvenčnih pasov ter dodeljenih frekvenc na podlagi preglednih postopkov, da bi zagotovili njihovo pravilno in učinkovito uporabo. Upravitelj omrežja določi takšne postopke na podlagi posvetovanja z nacionalnimi upravitelji frekvenca najpozneje v 12 mesecih po sprejetju te uredbe in jih potem ohranja ter dopolnjuje, kadar koli je to potrebno. Upravitelj omrežja predvsem opredeli vsako neskladnost med centralnim registrom, operativnim namenom in dejansko uporabo dodeljene frekvenca. Upravitelj omrežja takšne neskladnosti v dogovorjenem roku predloži v reševanje nacionalnemu upravitelju frekvenca.
19. Upravitelj omrežja da na voljo skupna orodja za podporo centralnemu in nacionalnemu načrtovanju, usklajevanju, registraciji, reviziji in optimizaciji. Orodja se oblikujejo predvsem z namenom, da pomagajo pri analizi podatkov iz centralnega registra, da spremljajo učinkovitost funkcije in da oblikujejo in izvajajo proces optimizacije frekvenca iz točke 7.

## DEL B

**Zahteve za organizacijo funkcije**

1. Sodelovalno odločanje med nacionalnimi upravitelji frekvenca in upraviteljem omrežja temelji na dogovorih, ki jih mora odobriti Odbor za upravljanje omrežja v skladu s členom 16 te uredbe, po prejetju pozitivnega mnenja Odbora za enotno evropsko nebo v skladu s členom 5(2) Uredbe (ES) št. 549/2004.

2. V primeru nestrinjanja v zvezi z dogovori iz odstavka 1 dela B te priloge upravitelj omrežja ali zadevne države članice predložijo zadevo Komisiji, da ukrepa. Komisija ukrepa v skladu s postopkom iz člena 5(2) Uredbe (ES) št. 549/2004.
  3. V dogovorih se določijo najmanj:
    - (a) merila za oceno operativnih zahtev in njihove prednostne razvrstitve;
    - (b) najmanjši časovni okviri za usklajevanje novih ali spremenjenih dodeljenih radijskih frekvenc;
    - (c) mehanizmi, ki zagotovijo, da upravitelj omrežja in nacionalni upravitelji frekvence izpolnjujejo ustrezne vseevropske cilje uspešnosti;
    - (d) da izboljšani postopki, merila in procesi upravljanja frekvence nimajo negativnega vpliva na tiste frekvence, ki jih uporabljajo druge države v okviru regionalnih postopkov ICAO, in
    - (e) zahteve, ki zagotovijo ustrezno posvetovanje o novih ali spremenjenih dogovorih o upravljanju med državami članicami in vsemi zadevnimi zainteresiranimi stranmi na nacionalni in evropski ravni.
  4. Začetni dogovori o usklajevanju radijskih frekvenc so popolnoma združljivi z obstoječimi. Spreminjanje teh dogovorov se določijo v sodelovanju z nacionalnimi upravitelji frekvenc in zmanjšujejo splošne stroške, kolikor je to izvedljivo.
  5. Usklajevanje na področju strateške in taktične uporabe radijskih frekvenc s sosednjimi državami, ki ne sodelujejo pri delu upravitelja omrežja, se izvede v okviru regionalnih delovnih dogovorov ICAO. To se opravi tudi zato, da se omogoči dostop sosednjih držav do storitev upravitelja omrežja.
  6. Upravitelj omrežja in nacionalni upravitelji frekvence se dogovorijo o skupnih prednostnih nalogah funkcije, da bi izboljšali oblikovanje in delovanje evropskega letalskega omrežja. Te prednostne naloge se dokumentirajo v obliki frekvenčnega dela strateškega načrta omrežja in načrta delovanja omrežja, nakar se je treba posvetovati z zainteresiranimi stranmi. Pri prednostni razvrstitvi se lahko upoštevajo predvsem posebni pasovi, območja in storitve.
  7. Države članice zagotovijo, da vojaški uporabniki svojo uporabo letalskih frekvenčnih pasov ustrezno usklajujejo z nacionalnimi upravitelji frekvence in upraviteljem omrežja.
-

## PRILOGA III

## FUNKCIJA KODE ODZIVNIKOV

## DEL A

## Zahteve za funkcijo kode odzivnikov

1. Cilji te funkcije so:
  - (a) izboljšati zanesljivost procesa za dodelitev kod z dodelitvijo jasnih vlog in odgovornosti vsem vključenim zainteresiranim stranem, pri čemer je celovita uspešnost omrežja osrednjega pomena za odločitev o dodelitvi kode;
  - (b) zagotoviti boljšo preglednost dodelitve kode in dejanske uporabe kode, kar omogoča boljšo oceno celovite učinkovitosti omrežja, in
  - (c) z vključitvijo v uredbo zagotoviti zakonsko podlago, ki omogoča boljše izvrševanje in nadzor.
2. Kode odzivnikov SSR upravitelj omrežja dodeli državam članicam in izvajalcem storitev navigacijskih služb zračnega prometa na način, ki povečuje njihovo varno in učinkovito porazdelitev, pri čemer se upošteva naslednje:
  - (a) operativne zahteve vseh zainteresiranih izvajalcev;
  - (b) dejanske in predvidene ravni zračnega prometa;
  - (c) zahtevana uporaba kod odzivnikov SSR v skladu z ustreznimi določbami regionalnega načrta letalske navigacije ICAO, za evropsko regijo, ter v Dokumentu o napravah in izvajanju storitev in v zadevnih smernicah.
3. Upravitelj omrežja ves čas omogoča dostop državam članicam, izvajalcem storitev navigacijskih služb zračnega prometa in tretjim državam do seznama dodeljenih kod odzivnikov SSR, iz katerega je razvidna celotna in posodobljena dodelitev kod SSR v zračnem prostoru, kot je določeno v členu 1(3).
4. Upravitelj omrežja oblikuje formalni postopek za določitev, ocenjevanje in usklajevanje zahtev za dodelitev kod odzivnikov SSR ob upoštevanju vseh zahtevanih civilnih in vojaških načinov uporabe kod odzivnikov SSR.
5. Uradni postopek iz točke 4 vključuje vsaj ustrezne dogovorjene postopke, časovne okvire in cilje uspešnosti za dokončanje naslednjih dejavnosti:
  - (a) predložitev prošenj za dodelitev kode odzivnikov SSR;
  - (b) preučitev prošenj za dodelitev kode odzivnikov SSR;
  - (c) usklajevanje predlaganih sprememb dodelitev kode odzivnikov SSR z državami članicami in tretjimi državami v skladu z zahtevami iz dela B;
  - (d) redna revizija dodelitev kode SSR in potreb za namen optimizacije stanja, vključno s prerazporeditvijo obstoječih dodeljenih kod;
  - (e) redne spremembe, potrditve in razdeljevanje celotnega seznama dodeljenih kod odzivnikov SSR, določenega v točki 3;
  - (f) sporočanje, ocena in reševanje nepredvidenih neujemanj med dodelitvami kod odzivnikov SSR;
  - (g) sporočanje, ocenjevanje in reševanje napačnih dodelitev kod odzivnikov SSR, ugotovljenih pri pregledu ohranitve kode;
  - (h) sporočanje, ocena in reševanje nepredvidenih pomanjkljivosti pri dodelitvah kod odzivnikov SSR;
  - (i) posredovanje podatkov in informacij v skladu z zahtevami iz dela C;

6. Upravitelj omrežja pregleda v okviru procesa iz točke 4 prejete prošnje za dodelitev kode odzivnikov SSR, da bi ugotovil, ali izpolnjujejo zahteve procesa v zvezi z dogovori glede oblike in podatkov, popolnosti, točnosti, pravočasnosti in utemeljitve.
7. Države članice zagotovijo, da se kode odzivnikov SSR dodelijo zrakoplovu v skladu s seznamom dodeljenih kod odzivnikov SSR, določenim v točki 3.
8. Upravitelj omrežja lahko v imenu držav članic in izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa upravlja Centralizirani sistem dodeljevanja in upravljanja kod odzivnikov SSR za namen samodejnega dodeljevanja kod odzivnikov SSR splošnemu zračnemu prometu.
9. Upravitelj omrežja izvaja postopke in orodja za redno ocenjevanje in presojo dejanske uporabe kod odzivnikov SSR s strani držav članic in izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa.
10. Upravitelj omrežja, države članice in izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa se dogovorijo o načrtih in postopkih, da bi omogočili redno analizo in opredelitev prihodnjih zahtev za kode odzivnikov SSR. Ta analiza vključuje opredelitev potencialnih vplivov na uspešnost, ki jih lahko povzroči kakršna koli predvidena pomanjkljivost pri dodelitvi kod odzivnikov SSR.
11. Sestavijo in vzdržujejo se priročniki za delovanje, ki vsebujejo potrebna navodila in informacije, da bi izvajanje funkcije omrežja potekalo v skladu z zahtevami te uredbe. Ti priročniki za delovanje se razdelijo in vzdržujejo v skladu z ustreznimi procesi upravljanja kakovosti in sestave dokumentacije.

#### DEL B

##### Zahteve za posebne posvetovalne mehanizme

1. Upravitelj omrežja oblikuje namenski mehanizem za usklajevanje in posvetovanje podrobnih dogovorov o dodelitvi kod odzivnikov SSR, ki:
  - (a) zagotovi, da se vpliv uporabe kod odzivnikov SSR v tretjih državah upošteva z udeležbo v delovnih dogovorih o upravljanju kod odzivnikov SSR, kot je določeno v ustreznih določbah regionalnega načrta letalske navigacije ICAO, za evropsko regijo, ter v Dokumentu o napravah in izvajanju storitev;
  - (b) zagotovi, da je seznam dodeljenih kod odzivnikov SSR iz točke 3 dela A združljiv z načrtom za upravljanje kod, določenim v ustreznem regionalnem načrtu letalske navigacije ICAO, za evropsko regijo, ter v Dokumentu o napravah in izvajanju storitev;
  - (c) opredeli zahteve, s čimer zagotovi, da se z zadevnimi državami članicami opravi ustrezno posvetovanje o novih ali spremenjenih dogovorih o upravljanju kod odzivnikov SSR;
  - (d) opredeli zahteve, s čimer zagotovi, da države članice z vsemi zadevnimi zainteresiranimi stranmi na nacionalni ravni opravijo ustrezno posvetovanje o novih ali spremenjenih dogovorih o upravljanju kod odzivnikov SSR;
  - (e) zagotovi, da se v okviru delovnih dogovorov o opravljanju kod odzivnikov SSR opravi uskladitev s tretjimi državami o strateški in taktični uporabi kod odzivnikov SSR, kot je določeno v ustreznih določbah regionalnega načrta letalske navigacije ICAO, za evropsko regijo, ter v Dokumentu o napravah in izvajanju storitev;
  - (f) določi najmanjše časovne okvire za usklajevanje in posvetovanje o predlaganih novih ali spremenjenih dodelitvah kod odzivnikov SSR;
  - (g) zagotovi, da je za spremembe seznama dodeljenih kod odzivnikov SSR pogoj ta, da jihodobrijo tiste države članice, na katere spremembe vplivajo;
  - (h) opredeli zahteve za zagotovitev, da se spremembe seznama dodeljenih kod odzivnikov SSR sporočijo vsem zainteresiranim stranem takoj po odobritvi, brez poseganja v nacionalne postopke sporočanja informacij glede uporabe kod odzivnikov SSR s strani vojaških organov.
2. Upravitelj omrežja v dogovoru z nacionalnimi vojaškimi organi zagotovi, da se sprejmejo ukrepi, ki so potrebni za zagotovitev, da dodelitev in uporaba kod odzivnikov SSR za vojaške namene nimata negativnega vpliva na varnost ali učinkovit pretok splošnega zračnega prometa.

## DEL C

**Zahteve za posredovanje podatkov**

1. Predložene prošnje za nove ali spremenjene dodeljene kode odzivnikov SSR so skladne z dogovori glede oblike in podatkov ter zahtevami glede popolnosti, točnosti, pravočasnosti in utemeljitve za proces, določen v točki 4 dela A.
2. Države članice na zahtevo in znotraj dogovorjenega časovnega okvira, ki ga določi upravitelj omrežja, slednjemu posredujejo naslednje podatke in informacije, da omogočijo izvajanje funkcije omrežja za kode odzivnikov SSR:
  - (a) posodobljeno evidenco o dodelitvi in uporabi vseh kod odzivnikov SSR na njihovem področju odgovornosti, za kateri veljajo vse varnostne omejitve, ki zadevajo polno razkritje posebnih dodeljenih vojaških kod, ki se ne uporabljajo v splošnem zračnem prometu;
  - (b) utemeljitev, s katero pokažejo, da so obstoječe in zahtevane dodelitve kod odzivnikov SSR nujne za izpolnjevanje operativnih zahtev;
  - (c) podrobnosti o vseh dodeljenih kodah odzivnikov SSR, ki z operativnega vidika niso več potrebne in ki jih je mogoče prerazporediti znotraj omrežja;
  - (d) poročila o vseh dejanskih nepredvidenih pomanjkljivostih glede dodeljenih kod odzivnikov SSR;
  - (e) podrobnosti o vseh spremembah pri načrtovanju namestitve oziroma operativnem stanju sistemov ali sestavnih delov, ki bi lahko vplivale na dodelitev kod odzivnikov SSR za leto.
3. Izvajalec storitev navigacijske službe zračnega prometa na zahtevo in znotraj dogovorjenega časovnega okvira, ki ga določi upravitelj omrežja, slednjemu posreduje naslednje podatke in informacije, da omogoči izvajanje funkcije omrežja za kode odzivnikov SSR:
  - (a) poročila o stanju v zvezi z izboljšanim sistemom taktičnega upravljanja pretoka, ki vsebujejo dodelitve kod odzivnikov SSR za splošni zračni promet, ki izvajajo polete v okviru pravil za instrumentno letenje;
  - (b) poročila o vseh dejanskih nepredvidenih neujemanjih ali nevarnostih, ki jih povzročijo dejanska dodelitev operativne kode odzivnikov SSR, vključno z informacijami o odpravi teh neujemanj.
4. Države članice in izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa v svojih odgovorih na uskladitev predlaganih sprememb dodelitev kod odzivnikov SSR ter dopolnitve seznama dodeljenih kod odzivnikov SSR najmanj:
  - (a) opredelijo, ali lahko predvidevajo kakršno koli neujemanje ali nevarnost pri dodelitvi kod odzivnikov SSR ali ne;
  - (b) potrdijo, ali predvidevajo negativne vplive na operativne zahteve oziroma učinkovitost ali ne, in
  - (c) potrdijo, da je spremembe dodelitev kod odzivnikov SSR mogoče opraviti v skladu z zahtevanimi časovnimi okviri.



## PRILOGA IV

**PREDLOGA STRATEŠKEGA NAČRTA OMREŽJA**

Strateški načrt omrežja temelji na naslednji strukturi:

**1. UVOD**

1.1 Področje uporabe strateškega načrta omrežja (geografsko in časovno)

1.2 Priprava načrta in postopek potrditve

**2. SPLOŠEN OKVIR IN ZAHTEVE**

2.1 Opis sedanjega in predvidenega stanja v omrežju, vključno z ERND, ATFM, letališči in omejenimi viri

2.2 Izzivi in priložnosti v zvezi s časovnim obdobjem načrta (vključno z napovedmi povpraševanja po prometu in razvoju po svetu)

2.3 Cilji uspešnosti in poslovne zahteve različnih zainteresiranih strani in vseevropski cilji uspešnosti

**3. STRATEŠKA VIZIJA**

3.1 Opis strateškega načina razvoja in napredka omrežja, da bi se uspešno odzvalo na cilje uspešnosti in poslovne zahteve

3.2 Skladnost z načrtom izvedbe

3.3 Skladnost z evropskim osrednjim načrtom ATM

**4. STRATEŠKI CILJI**

4.1 Opis strateških ciljev omrežja:

- vključuje sodelovalne vidike udeleženih zainteresiranih izvajalcev v smislu vlog in odgovornosti,
- navaja, kako se bodo strateški cilji odzvali na zahteve,
- opredeljuje način merjenja napredka pri doseganju teh ciljev,
- navaja vpliv strateških ciljev na industrijo in druga zadevna področja.

**5. NAČRTOVANJE IZVEDBE**

Načrt izvedbe temelji na naslednji strukturi:

**1. Uvod**

1.1 Opis stanja (področje uporabe načrta, vključene funkcije itd.)

1.2 Opis makroekonomskega scenarija za referenčno obdobje, vključno s splošnimi predpostavkami (predviden promet itd.)

1.3 Opis rezultata posvetovanja z zainteresiranimi stranmi za pripravo načrta izvedbe (glavna vprašanja, ki jih postavijo udeleženci, in po možnosti dogovorjeni kompromisi).

**2. Cilji uspešnosti na ravni upravitelja omrežja**

2.1 Cilji uspešnosti na vsakem zadevnem ključnem področju uspešnosti, določenem v povezavi z vsakim zadevnim ključnim kazalnikom uspešnosti, za celotno referenčno obdobje, z letnimi vrednostmi, ki se uporabijo za spremljanje in spodbujevalne namene

2.2 Opis in razlaga prispevka in vpliva ciljev uspešnosti upravitelja omrežja na vseevropske cilje uspešnosti

3. Prispevek vsake funkcije
  - 3.1 Posamezni cilji uspešnosti za vsako funkcijo (ATFM, ERND, kode odzivnikov SSR, frekvenca)
4. Vojaška razsežnost
  - 4.1 Opis civilno-vojaške razsežnosti načrta, v katerem je opredeljena uspešnost pri prilagodljivi uporabi zračnega prostora, ki naj poveča zmogljivost ob ustreznem upoštevanju učinkovitosti vojaških operacij ter po potrebi zadevnih kazalnikov uspešnosti in ciljev v skladu s kazalniki in cilji načrta izvedbe.
5. Analiza občutljivosti in primerjava s prejšnjim načrtom izvedbe
  - 5.1 Občutljivost na zunanje domneve
  - 5.2 Primerjava s prejšnjim načrtom izvedbe
6. Izvajanje načrta izvedbe
  - 6.1 Opis ukrepov, ki jih je sprejel Odbor za upravljanje omrežja za doseganje ciljev uspešnosti, kot so:
    - mehanizmi spremljanja, da se zagotovi izvajanje varnostnih dejavnosti in poslovnih načrtov,
    - ukrepi za spremljanje izvajanja načrtov izvedbe, vključno z načinom, kako reševati situacije, kadar cilji niso izpolnjeni v referenčnem obdobju, in poročanje o tem.
6. STRATEŠKO NAČRTOVANJE
  - 6.1 Opis kratkoročnega in srednjeročnega načrtovanja:
    - prednostne naloge za vsakega od strateških ciljev,
    - izvajanje vsakega od strateških ciljev v smislu zahtevane razmestitve tehnologije, arhitekturnega vpliva, človeških vidikov, vključenih stroškov, koristi ter potrebnega upravljanja, sredstev in zakonske ureditve,
    - zahtevana udeležba zainteresiranih izvajalcev pri vsakem elementu načrta, vključno z njihovimi vlogami in odgovornostmi,
    - dogovorjena raven vključenosti upravitelja omrežja v pomoč pri izvajanju vsakega elementa načrta za vsako posamezno funkcijo.
  - 6.2 Opis dolgoročnega načrtovanja:
    - namen doseči vsakega od strateških ciljev v smislu zahtevane tehnologije in ustreznih vidikov raziskav in razvoja, arhitekturnega vpliva, človeških vidikov, poslovnih zadev, potrebnega upravljanja in potrebne zakonske ureditve, kakor tudi ustrezne varnostne in ekonomske utemeljitve teh naložb,
    - zahtevana udeležba zainteresiranih izvajalcev pri vsakem elementu načrta, vključno z njihovimi vlogami in odgovornostmi.
7. OCENA TVEGANJA
  - 7.1 Opis tveganj v zvezi z izvajanjem načrta
  - 7.2 Opis procesa spremljanja (vključno z možnimi odstopanji od začetnih ciljev)
8. PRIPOROČILA
  - 8.1 Unija in države članice naj opredelijo ukrepe za podporo pri izvajanju načrta

## PRILOGA V

**PREDLOGA NAČRTA DELOVANJA OMREŽJA**

Načrt delovanja omrežja temelji na naslednji splošni strukturi (ki bo prilagojena različnim posameznim funkcijam in časovnemu okviru načrta delovanja omrežja, da bi se tako poudarila njegova postopna narava in njegova tri- do petletna, letna, sezonska, tedenska in dnevna obdobja):

1. UVOD
- 1.1 Področje uporabe načrta delovanja omrežja (geografsko in časovno)
- 1.2 Priprava načrta in postopek potrditve
2. OPIS NAČRTA DELOVANJA OMREŽJA IN OPERATIVNI CILJI
  - Vključuje sodelovalni vidik udeleženih zainteresiranih izvajalcev v smislu vlog in odgovornosti,
  - navaja, kako bodo operativni cilji vključeni v taktične, predtaktične, kratkoročne in srednjeročne faze načrta delovanja omrežja in druge cilje uspešnosti, določene v uredbi o načrtu izvedbe,
  - opredeljuje zastavljene prednostne naloge in potrebna sredstva za obdobje načrtovanja,
  - navaja vpliv na sektor ATM in druga zadevna področja.
3. CELOVIT PROCES NAČRTOVANJA DELOVANJA OMREŽJA
  - Opis celovitega procesa načrtovanja delovanja omrežja,
  - opis strateškega načina razvoja in napredka načrta delovanja omrežja, da bi se uspešno odzval na zahteve glede operativne uspešnosti in druge cilje uspešnosti, določene v uredbi o načrtu izvedbe,
  - opis uporabljenih orodij in podatkov.
4. SPLOŠEN OKVIR IN OPERATIVNE ZAHTEVE
- 4.1 Povzetek pretekle operativne uspešnosti omrežja
- 4.2 Izzivi in priložnosti v zvezi s časovnim obdobjem načrta
- 4.3 Napoved prometa v omrežju v skladu z dodatkom 1 in 2, vključno:
  - napoved za omrežje,
  - napoved za izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa, funkcionalne bloke zračnega prostora in centre območne kontrole letenja (ACC),
  - napoved za glavna letališča,
  - analiza napovedi prometa, vključno z nizom scenarijev,
  - analiza vpliva posebnih dogodkov.
- 4.4 Zahteve glede operativne uspešnosti omrežja, vključno:
  - splošne zahteve glede zmogljivosti omrežja,
  - zahteve glede zmogljivosti izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa, funkcionalnih blokov zračnega prostora in ACC,
  - zmogljivost letališč,
  - analiza zahtev glede zmogljivosti,
  - splošne zahteve glede okolja omrežja/učinkovitosti letov,
  - splošne zahteve glede varnosti omrežja,
  - zahteve glede nepredvidljivih dogodkov in neprekinjeno izvajanje storitev, ki vplivajo na omrežje.
- 4.5 Operativne potrebe različnih zainteresiranih strani, tudi vojske
5. NAČRTI ZA IZBOLJŠANJE OPERATIVNE USPEŠNOSTI OMREŽJA IN UKREPI NA RAVNI OMREŽJA
  - Opis načrtov in ukrepov, ki naj bi se izvajali na ravni omrežja, vključno z zračnim prostorom, omejenimi viri in ATFM,
  - opis prispevkov vsakega posameznega načrta in ukrepa k operativni uspešnosti.

6. NAČRTI ZA IZBOLJŠANJE OPERATIVNE USPEŠNOSTI IN UKREPI NA LOKALNI RAVNI
    - Vključno z opisom vsakega posameznega načrta in ukrepa, ki naj bi se izvajal na lokalni ravni,
    - opisom prispevkov vsakega posameznega načrta in ukrepa k operativni uspešnosti,
    - opisom odnosov s tretjimi državami in dela, povezanega z ICAO.
  7. POSEBNI DOGODKI
    - Pregled posebnih dogodkov s posebnim vplivom na ATM,
    - posamezni posebni dogodki in obvladovanje slednjih z vidika omrežja,
    - velike vojaške vaje.
  8. ZAHTEVE ZA VOJAŠKI ZRAČNI PROSTOR
  - 8.1 Izvajalci vojaških storitev ATM, ki so odgovorni za območja rezerviranega ali ločenega zračnega prostora, prek ustreznega Odseka za upravljanje zračnega prostora z upraviteljem omrežja izmenjujejo naslednje podatke v skladu z nacionalnimi predpisi:
    - razpoložljivost zračnega prostora: vnaprej določeni dnevi/čas razpoložljivosti rezerviranega zračnega prostora,
    - priložnostne zahteve za nenačrtovano uporabo rezerviranega zračnega prostora,
    - sprostitev rezerviranega zračnega prostora za civilno uporabo, kadar se zračni prostor ne zahteva, s čim daljšo možno vnaprejšnjo napovedjo.
  9. ZDRUŽENE NAPOVEDI IN ANALIZA OPERATIVNE USPEŠNOSTI OMREŽJA
    - Cilji in napoved zamud/zmogljivosti ATM v omrežju, pri izvajalcih storitev navigacijskih služb zračnega prometa, v funkcionalnih blokih zračnega prostora in ACC,
    - operativna učinkovitost letališč,
    - cilj in napoved glede uspešnosti okolja omrežja/učinkovitosti poletov,
    - vpliv posebnih dogodkov,
    - analiza ciljev in napovedi operativne uspešnosti.
  10. OPREDELITEV OPERATIVNIH OZKIH GRL IN REŠITEV ZA BLAŽENJE NA RAVNI OMREŽJA IN LOKALNI RAVNI
    - Opredelitev operativnih (varnost, zmogljivost, učinkovitost poletov) ozkih grl in potencialnih ozkih grl, njihovih vzrokov in dogovorjenih rešitev ali blažilnih ukrepov, vključno z možnostmi za uskladitev povpraševanja in zmogljivosti.
-

*Dodatek 1***Centri območne kontrole letenja (ACC)**

Načrt delovanja omrežja vsebuje za posamezne ACC podroben opis vseh območij, ki opisuje njihove načrtovane ukrepe za izboljšanje delovanja, obete za obdobje, napoved prometa, cilje in napovedi glede zamud, pomembne dogodke, ki lahko vplivajo na promet, in operativne stike.

Upravitelj omrežja za vsak ACC vključuje:

- napoved prometa,
- analizo sedanje operativne uspešnosti,
- kvantitativno oceno dosežene zmogljivosti (izhodišče zmogljivosti),
- kvantitativno oceno zahtevane zmogljivosti za različne scenarije razvoja prometa (profil zahtevane zmogljivosti),
- kvantitativno oceno načrtovanih ukrepov izboljšanja delovanja na ravni ACC, kot je dogovorjeno z izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa,
- cilje in napovedi glede zamud,
- analizo pričakovane operativne uspešnosti (varnost, zmogljivost, okolje).

Vsak izvajalec storitev navigacijskih služb zračnega prometa predloži upravitelju omrežja naslednje podatke, ki morajo biti vključeni v opis posameznega ACC:

- lokalni cilj glede zamud,
  - oceno/potrditev napovedi prometa ob upoštevanju ugotovitev na lokalni ravni,
  - število razpoložljivih sektorjev; načrt konfiguracije/odprtja sektorja glede na sezono/dan v tednu/del dneva,
  - zmogljivosti/vrednosti spremljanja za vsak sektor/količino prometa na načrt konfiguracije/odprtja,
  - predvideni ali znani posebni dogodki, vključno z datumi/časi in njihovim vplivom na operativno uspešnost,
  - podrobnosti načrtovanih ukrepov za izboljšanje delovanja, časovni raspored za njihovo izvajanje in z njimi povezani negativni/pozitivni vplivi na zmogljivost in/ali učinkovitost,
  - podrobnosti o predlaganih in potrjenih spremembah strukture in uporabe zračnega prostora,
  - dodatni ukrepi, dogovorjeni z upraviteljem omrežja,
  - operativni stiki ACC.
-

*Dodatek 2***Letališča**

Načrt delovanja omrežja vsebuje za glavna evropska letališča podroben opis vseh področij, pri čemer opisuje njihove načrtovane ukrepe za izboljšanje delovanja, obete za obdobje, napoved prometa in zamud, pomembne dogodke, ki lahko vplivajo na promet, in operativne stike.

Upravitelj omrežja za vsako glavno letališče vključi:

- napoved prometa,
- analizo pričakovane operativne uspešnosti (varnost, zmogljivost, okolje).

Vsako letališče, vključeno v načrt delovanja omrežja, posreduje upravitelju omrežja naslednje podatke, ki morajo biti vključeni v opis posameznega letališča:

- oceno/potrditev napovedi prometa ob upoštevanju ugotovitev na lokalni ravni,
  - zmogljivost vzletno-pristajalne steze za vsako konfiguracijo vzletno-pristajalne steze, sedanje in napovedane prihode in odhode,
  - opredelitev zmogljivosti v nočnem času in trajanje nočnega časa, kjer je to primerno,
  - podrobnosti načrtovanih ukrepov za izboljšanje delovanja, časovni raspored za njihovo izvajanje in z njimi povezani negativni/pozitivni vplivi na zmogljivost in/ali učinkovitost,
  - predvideni ali znani posebni dogodki, vključno z datumi/časi in njihovim vplivom na operativno uspešnost,
  - drugi načrtovani ukrepi za povečanje zmogljivosti,
  - dodatni ukrepi, dogovorjeni z upraviteljem omrežja.
-

## PRILOGA VI

## SPLOŠNE ZAHTEVE ZA FUNKCIJE OMREŽJA

## 1. ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Upravitelj omrežja vzpostavi in upravlja svojo organizacijo v skladu s strukturo, ki podpira varnost funkcij omrežja.

Organizacijska struktura določa:

- (a) pristojnost, dolžnosti in odgovornosti imenovanih imetnikov delovnih mest, še zlasti vodstvenega osebja, odgovornega za funkcije v zvezi z varnostjo, kakovostjo, varovanjem in človeškimi viri;
- (b) razmerje in hierarhično strukturo med različnimi deli in postopki organizacije.

## 2. VARNOST

Upravitelj omrežja vzpostavi sistem upravljanja varnosti, ki zajema vse funkcije omrežja, ki jih izvaja v skladu z naslednjimi načeli. Na podlagi tega:

- (a) opiše vsa izhodišča in načela oziroma politiko organizacije v zvezi z varnostjo in to stori na način, ki čim bolj izpolnjuje potrebe ustreznih zainteresiranih strani;
- (b) vzpostavi funkcijo za spremljanje skladnosti, ki vključuje postopke za ugotovitev skladnosti vseh funkcij z veljavnimi zahtevami, standardi in postopki. Spremljanje skladnosti vključuje sistem posredovanja povratnih informacij v zvezi z ugotovitvami odgovornim vodstvenim osebam, da bi se zagotovilo učinkovito in pravočasno izvajanje korektivnih ukrepov, če je to potrebno;
- (c) predloži dokazila o delovanju sistema upravljanja v obliki priročnikov in dokumentov spremljanja;
- (d) imenuje predstavnike vodstva za spremljanje skladnosti s postopki, in njihove ustreznosti, da se zagotovi varnost in učinkovitost operativnih postopkov;
- (e) izvaja preglede uporabljanega sistema upravljanja in po potrebi sprejme ustrezne sanacijske ukrepe;
- (f) upravlja varnost vseh funkcij omrežja, ki so mu bile dodeljene. Pri tem vzpostavi formalne vmesnike z vsemi ustreznimi zainteresiranimi stranmi, da bi lahko opredelil nevarnosti na področju varnosti v letalstvu, ki jih povzročajo njegove dejavnosti, jih ocenil in po potrebi obvladoval z njimi povezana tveganja;
- (g) vsebuje postopke za upravljanje varnosti pri uvedbi novih ali zamenjavi obstoječih funkcionalnih sistemov.

## 3. VAROVANJE

Upravitelj omrežja vzpostavi sistem upravljanja varovanja, ki zajema vse funkcije omrežja, ki jih izvaja v skladu z naslednjimi načeli. Na podlagi tega:

- (a) zagotovi varovanje svojih objektov in osebja, da bi preprečil nezakonite motnje, ki bi lahko vplivale na varnost funkcij omrežja, ki jih upravlja;
- (b) zagotovi varovanje operativnih podatkov, ki jih prejme, predloži ali kako drugače uporabi, tako da je dostop do njih omejen in omogočen le pooblaščenim;
- (c) opredeli postopke v zvezi z oceno in ublažitvijo tveganja za varstvo, spremljanjem in izboljšanjem varstva, pregledi varstva in razširjanjem pridobljenih novih spoznanj;
- (d) opredeli sredstva, zasnovana za odkrivanje kršitev varstva in opozarjanje osebja z ustreznimi opozorili;
- (e) opredeli sredstva za obvladovanje posledic kršitev varstva ter določanje obnovitvenih ukrepov in postopkov za ublažitev, s katerimi se prepreči ponovna pojavitve.

## 4. OPERATIVNI PRIROČNIKI

Upravitelj omrežja pripravi in ves čas posodablja operativne priročnike v zvezi z njegovim delovanjem, ki jih uporablja in po katerih se ravna operativno osebje. Zagotavlja, da:

- (a) operativni priročniki vključujejo napotke in podatke, ki jih osebje potrebuje za izvajanje svojih nalog;
- (b) so ustrezni deli operativnih priročnikov dostopni ustreznemu osebju;



(c) je operativno osebje hitro obveščeno o spremembah operativnega priročnika v zvezi s svojimi nalogami in o začetku veljavnosti teh sprememb.

#### 5. ZAHTEVE ZA OSEBJE

Upravitelj omrežja zaposli ustrezno usposobljeno osebje, da zagotovi, da se funkcije omrežja, ki so mu bile dodeljene, izvajajo na varen, učinkovit, neprekinjen in trajnosten način. V zvezi s tem oblikuje politiko usposabljanja osebja.

#### 6. NAČRTI UKREPOV OB NEPREDVIDLJIVIH DOGODKIH

Upravitelj omrežja pripravi načrte ukrepov ob nepredvidljivih dogodkih za vse funkcije, ki jih opravlja, za primer dogodkov, ki lahko povzročijo veliko poslabšanje ali prekinitve njegovih dejavnosti.

#### 7. ZAHTEVE GLEDE POROČANJA

Upravitelj omrežja v skladu s členom 20 posreduje letno poročilo o svojih dejavnostih. To poročilo zajema njegovo operativno uspešnost, kakor tudi pomembne dejavnosti in dosežke predvsem na področju varnosti.

Letno poročilo vključuje vsaj:

- oceno uspešnosti funkcij omrežja, ki jih upravlja,
- uspešnost v primerjavi s cilji uspešnosti, določenimi v strateškem načrtu omrežja, pri čemer usklajuje dejansko uspešnost z načrtom delovanja omrežja z uporabo kazalnikov uspešnosti, ki so določeni v načrtu delovanja omrežja,
- navedbo razlage za odstopanje od ciljev in opredelitev ukrepov za zapolnitev morebitnih vrzeli med referenčnim obdobjem iz člena 11 Uredbe (ES) št. 549/2004,
- razvojne dosežke pri delovanju in infrastrukturi,
- informacije o postopku formalnega posvetovanja z uporabniki in zainteresiranimi stranmi,
- informacije o politiki človeških virov.

#### 8. DELOVNE METODE IN OPERATIVNI POSTOPKI

Upravitelj omrežja mora biti sposoben prikazati, da so njegove delovne metode in operativni postopki skladni z drugo zakonodajo Unije in predvsem z Uredbo (EU) št. 255/2010.

---

## UREDBA KOMISIJE (EU) št. 678/2011

z dne 14. julija 2011

o nadomestitvi Priloge II in o spremembi prilog IV, IX in XI k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila („okvirna direktiva“)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

lahko zato preseže dovoljeno število. Zato je pomembno navesti, katere tehnične lastnosti vozila naj se uporabijo kot merilo pri določanju novega tipa.

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

- (4) V skladu z načeli, vsebovanimi v sporočilih Komisije Akcijski načrt „Poenostavitev in izboljšanje zakonodajnega okolja“<sup>(2)</sup> in Akcijski program za „zmanjševanje upravnih obremenitev v Evropski uniji“<sup>(3)</sup> je primerno ponovno proučiti merila, ki naj se uporabijo za opredelitev variant in izvedenk v okviru tipa vozila, da se zmanjša upravna obremenitev za proizvajalce vozil. Posledica bi bil bolj pregleden postopek homologacije za pristojne organe držav članic.

ob upoštevanju Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila („okvirna direktiva“)<sup>(1)</sup>, in zlasti člena 39(2) in (3) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 2007/46/ES vzpostavlja usklajen okvir, ki vsebuje upravne predpise in splošne tehnične zahteve za vsa nova vozila, sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote. Zlasti vsebuje posebne opredelitve v zvezi z vozili, ki so potrebne za pravilno delovanje evropskega sistema homologacije.
- (2) Eden od ciljev Direktive 2007/46/ES je širitev evropskega sistema homologacije vozil na vse kategorije vozil. Prilogo II k Direktivi 2007/46/ES, ki vključuje potrebne posebne opredelitve, je treba zaradi upoštevanja tehničnega napredka preoblikovati. Zato je treba obstoječe opredelitve spremeniti ali oblikovati nove opredelitve.
- (3) Izkušnje kažejo, da so sedanja merila za določitev, ali naj se novi model vozila upošteva kot nov tip, preveč nedoločna. Tako pomanjkanje gotovosti lahko upočasnijo izvajanje novih zahtev, opredeljenih v zakonodaji EU v zvezi z novimi tipi vozil. Poleg tega izkušnje kažejo, da je mogoče zakonodajo EU za majhne serije obiti tako, da se tipi vozil razdelijo v več podtipov na podlagi različnih homologacij. Število novih vozil, ki se v Evropski uniji lahko dajo v uporabo na podlagi režima majhnih serij,

- (5) Glede na trend globalizacije v avtomobilskem sektorju je delo Svetovnega foruma za harmonizacijo pravilnikov o vozilih („Delovna skupina 29 (WP.29)“) vse bolj pomembno. Ker je treba zaradi izpolnjevanja priporočil skupine na visoki ravni CARS 21 pravilnike Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) vključiti v zakonodajo EU ali celo nadomestiti direktive ali uredbe EU s pravilniki UN/ECE ter globalne tehnične predpise vključiti v zakonodajo EU, je treba zagotoviti skladnost zakonodaje Evropske unije s pravilniki UN/ECE.

- (6) Glede na tekoče usklajevanje v Svetovnem forumu za harmonizacijo pravilnikov o vozilih je pomembno upoštevati najnovejši napredek, zajet v Resoluciji št. R.E. 3 o razvrstitvi in opredelitvi motornih in priklopnih vozil v okviru Sporazuma UN/ECE, ki se nanaša na sprejetje enotnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v cestna vozila in/ali uporabijo na njih, in na pogoje za vzajemno priznavanje homologacij, dodeljenih na podlagi teh predpisov („Revidiran sporazum iz leta 1958“), in Posebno resolucijo S.R. 1 o skupnih opredelitvah kategorij vozil, masah in merah v okviru Sporazuma UN/ECE o oblikovanju globalnih tehničnih predpisov za kolesna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v kolesna vozila in/ali uporabijo na njih („Vzporedni sporazum ali Sporazum iz leta 1998“). Le z vključitvijo tega napredka v okvirno direktivo se lahko zagotovi pravilno delovanje evropskega homologacijskega sistema. Zato je treba uvesti nova merila za določanje, ali naj se tip vozila uvrsti v kategorijo „M“ ali „N“.

<sup>(1)</sup> UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

<sup>(2)</sup> COM(2002) 278 konč.

<sup>(3)</sup> COM(2007) 23 konč.

- (7) V skladu s členom 8 Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil<sup>(1)</sup> morajo države članice za vsako novo vozilo, registrirano na njihovem ozemlju, voditi evidenco, ki med drugim vsebuje podatke o tipu, varianti in izvedenki vsakega posameznega vozila glede na emisije CO<sub>2</sub>. Bistveno je določiti merila, v skladu s katerimi mora biti lahko tovorno vozilo homologirano kot vozilo kategorije M<sub>1</sub> ali N<sub>1</sub>. Ta merila morajo biti objektivna in morajo predstavljati smernice za proizvajalce vozil ter organe za homologacijo in registracijo vozil. V skladu s členom 13(4) Uredbe (ES) št. 443/2009 je treba opredeliti uporabo inovativnih tehnologij, ki pospešujejo nadaljnje zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>. To je treba izvesti s „kodo“, ki jo proizvajalec dodeli vozilu, tako da vsak tip/varianta/izvedenka ustreza enkratnemu naboru inovativnih tehnologij. Identifikacija takih inovativnih tehnologij je zato mogoča iz opredelitve tip-varianta-izvedenka. Zato je primerno dodati ustrezen vnos v Prilogo II k Direktivi 2007/46/ES.
- (8) Ker je treba tip nadgradnje opredeliti v certifikatu o skladnosti, kar naj bi olajšalo registracijo novih vozil v državah članicah, bi morala uporaba usklajenih kod za vsako vrsto nadgradnje poenostaviti postopek registracije. Vrstam nadgradenj je treba dodeliti seznam ustreznih kod, da se omogoči avtomatizirana obdelava podatkov.
- (9) Ker priklopniki, ki so oblikovani posebej za prevoz težkega tovora, ne morejo izpolniti vseh določb regulativnih aktov iz Priloge IV k Direktivi 2007/46/ES, katerih izpolnjevanje je potrebno za podelitev evropske homologacije, je te priklopnike glede na njihove tehnične lastnosti primerno vključiti v kategorijo vozil za posebne namene. Za namene homologacije je treba določiti poenostavljen sklop pravil, da se omogoči njihova homologacija na evropski ravni. Zato je treba dodati nov dodatek k Prilogi XI k Direktivi 2007/46/ES.
- (10) Z novim tehničnim razvojem, ki je trenutno v teku, naj bi obvladali zahteve po novih rešitvah pri prevozu blaga. V okvirno zakonodajo je zato treba vključiti nove opredelitve, da se omogoči določitev primernih tehničnih predpisov v ustreznih regulativnih aktih iz Priloge IV ali XI k Direktivi 2007/46/ES. Treba je pojasniti, da se ES-homologacija za taka vozila ne sme odobriti, dokler zakonodaja o homologaciji ni ustrezno spremenjena.
- (11) Pri sprejemanju Direktive Komisije 2010/19/EU z dne 9. marca 2010 o spremembi Direktive Sveta 91/226/EGS in Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta zaradi prilagoditve tehničnemu napredku na področju sistemov za preprečevanje škropljenja izpod koles za nekatere kategorije motornih in priklopnih vozil<sup>(2)</sup> se je pojavila napaka, ker je ta direktiva spremenila tudi priloge IV in XI k Direktivi 2007/46/ES. Navedeni prilogi je predhodno nadomestila Uredba Komisije (ES) št. 1060/2008 z dne 7. oktobra 2008 o nadomestitvi prilog I, III, IV, VI, VII, XI in XV k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila („okvirna direktiva“)<sup>(3)</sup>. Zaradi pravne gotovosti je treba odslej katero koli delno spremembo navedenih prilog uvesti z uredbo. Ker je bil ustrezen člen 2 Direktive 2010/19/EU črtan s Sklepom Komisije 2011/415/EU z dne 14. julija 2011 o popravku Direktive 2010/19/EU o spremembi Direktive Sveta 91/226/EGS in Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta zaradi prilagoditve tehničnemu napredku na področju sistemov za preprečevanje škropljenja izpod koles za nekatere kategorije motornih in priklopnih vozil v zvezi s spremembo prilog k Direktivi 2007/46/ES<sup>(4)</sup>, je za odpravo navedene napake primerno s to uredbo izvesti spremembe, ki so bile predhodno vsebovane v navedenem členu.
- (12) Da se zagotovi pravilno delovanje sistema homologacije, je primerno posodobiti priloge k Direktivi 2007/46/ES, da se prilagodijo znanstvenemu in tehničnemu napredku.
- (13) Prav tako je primerno posodobiti priloge k Direktivi 2007/46/ES, da se določijo tehnične zahteve za homologacijo vozil za posebne namene.
- (14) Ker so določbe navedenih prilog dovolj podrobne in državam članicam ni treba izvajati nadaljnjih ukrepov za prenos v nacionalno pravo, je primerno nadomestiti Prilogo II in spremeniti priloge IV, IX in XI z uredbo v skladu s členom 39(8) Direktive 2007/46/ES.
- (15) Prilogo II je treba nadomestiti in priloge IV, IX in XI ustrezno spremeniti.

<sup>(1)</sup> UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 72, 20.3.2010, str. 17.

<sup>(3)</sup> UL L 292, 31.10.2008, str. 1.

<sup>(4)</sup> Glej stran 76 tega Uradnega lista.

- (16) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Tehničnega odbora za motorna vozila –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

*Člen 1*

Direktiva 2007/46/ES se spremeni:

1. Priloga II se nadomesti z besedilom v Prilogi I k tej uredbi.
2. Priloga IV se spremeni v skladu s Prilogo II k tej uredbi.
3. Priloga IX se spremeni v skladu s Prilogo III k tej uredbi.
4. Priloga XI se spremeni v skladu s Prilogo IV k tej uredbi.

*Člen 2*

Ta uredba ne razveljavlja nobene homologacije za vozila, podeljene pred 29. oktobrom 2012, niti ne preprečuje razširitve takih homologacij.

*Člen 3*

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Veljala bo za nove tipe vozil, odobrene 29. oktobra 2012 in po tem datumu.

Zahteve iz Priloge II ter točk 1 in 2 Priloge IV veljajo od 9. aprila 2011.

2. Kot odstopanje od drugega pododstavka odstavka 1 lahko proizvajalci od 4. avgusta 2011 uporabljajo katero koli določbo te uredbe.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 14. julija 2011

*Za Komisijo*  
*Predsednik*  
José Manuel BARROSO

## PRILOGA I

## „PRILOGA II

## SPLOŠNE OPREDELITVE POJMOV, MERILA ZA RAZVRŠČANJE VOZIL, TIPI VOZIL IN TIPI NADGRADNJE

## UVODNI DEL

## Splošne opredelitve pojmov in splošne določbe

1. **Opredelitve pojmov**

- 1.1 ‚Sedežno mesto‘ pomeni katero koli mesto, na katerem lahko sedi ena oseba, ki je vsaj tako velika kot:
- (a) preskusna lutka, ki po merah ustreza 50 % moške populacije v primeru voznika;
  - (b) preskusna lutka, ki po merah ustreza 5 % odrasle ženske populacije v vseh ostalih primerih.
- 1.2 ‚Sedež‘ pomeni popolno strukturo skupaj z opremo, ki je ali ni del karoserije vozila, namenjeno za sedenje ene osebe.
- 1.2.1 Izraz ‚sedež‘ pomeni oboje, tako posamezen sedež kot sedežno klop.
- 1.2.2 Zlozljivi sedeži in odstranljivi sedeži so vključeni v to opredelitev.
- 1.3 ‚Blago‘ pomeni zlasti katere koli premične stvari.
- Izraz ‚blago‘ vključuje proizvode v razsutem stanju, končne izdelke, tekočine, žive živali, poljščine, nedeljivi tovor.
- 1.4 ‚Največja masa‘ pomeni ‚največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila‘, kot je opredeljeno v točki 2.8 Priloge I.

2. **Splošne določbe**

- 2.1 Število sedežnih mest
- 2.1.1 Zahteve glede števila sedežnih mest veljajo za sedeže, ki so predvideni za uporabo med vožnjo vozila.
- 2.1.2 Ne veljajo za sedeže, ki so predvideni za uporabo med mirovanjem vozila in ki so za uporabnike jasno označeni bodisi s piktogramom ali znakom z ustreznim besedilom.
- 2.1.3 Za določanje števila sedežnih mest se uporabljajo naslednje zahteve:
- (a) vsak posamezen sedež šteje za eno sedežno mesto;
  - (b) v primeru sedežne klopi vsak prostor širine najmanj 400 mm, merjene na nivoju blazine sedeža, šteje za eno sedežno mesto.  

Ta pogoj proizvajalcu ne preprečuje uporabe splošnih določb iz točke 1.1;
  - (c) vendar pa prostor iz točke (b) ne šteje za eno sedežno mesto, če:
    - (i) lastnosti sedežne klopi spodnjemu delu preskusne lutke preprečujejo sedenje v naravnem položaju, na primer: pritrjena sredinska konzola, nepodložena površina ali notranja oprema, ki prekinja nazivno sedežno površino;
    - (ii) oblika poda neposredno pred domnevnim sedežnim mestom (na primer sredinski tunel) preprečuje naravni položaj nog preskusne lutke.
- 2.1.4 Pri vozilih, ki spadajo na področje Direktive 2001/85/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2001 o posebnih predpisih za vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži poleg vozniškega sedeža, in o spremembah direktiv 70/156/EGS in 97/27/ES <sup>(1)</sup>, je treba mero iz točke 2.1.3(b) uskladiti z minimalnim prostorom, zahtevanim za eno osebo pri različnih razredih vozil.

<sup>(1)</sup> UL L 42, 13.2.2002, str. 1.

- 2.1.5 Če so v vozilu pritrđišča za odstranljiv sedež, je treba odstranljiv sedež upoštevati pri določanju števila sedežnih mest.
- 2.1.6 Prostor, namenjen invalidskemu vozičku z uporabnikom, se šteje za eno sedežno mesto.
- 2.1.6.1 Ta določba ne vpliva na zahteve iz točk 3.6.1 in 3.7 Priloge VII k Direktivi 2001/85/ES.
- 2.2 Največja masa
- 2.2.1 Pri vlečnih vozilih za vleko polpriklopnikov največja masa, ki se upošteva pri razvrstitvi vozila, vključuje največjo maso polpriklopnika, ki jo nosi sedlasta sklopka.
- 2.2.2 Pri motornem vozilu, ki lahko vleče priklopnik s centralno osjo ali priklopnik s togim ojesom, mora največja masa, ki se upošteva za razvrstitev motornega vozila, vključevati največjo maso, ki se prek vlečne sklopke prenese na vlečno vozilo.
- 2.2.3 Pri polpriklopniku, priklopniku s centralno osjo in priklopniku s togim ojesom mora največja masa, ki se upošteva za razvrstitev vozila, ustrezati največji masi, ki se prenese na tla prek koles osi ali skupine osi, ko je polpriklopnik oz. priklopnik spet z vlečnim vozilom.
- 2.2.4 Pri podporni osi mora največja masa, ki se upošteva za razvrstitev vozila, vključevati največjo maso polpriklopnika, ki jo nosi sedlasta sklopka.
- 2.3 Posebna oprema
- 2.3.1 Vozila s pritrjeno opremo, kot so stroji ali naprave, štejejo za vozila iz kategorije N ali O.
- 2.4 Enote
- 2.4.1 Če ni drugače določeno, morajo vse merske enote in z njimi povezani simboli izpolnjevati določbe Direktive Sveta 80/181/EGS <sup>(1)</sup>.

### 3. Razvrstitev vozil v kategorije

- 3.1 Proizvajalec je odgovoren za razvrstitev tipa vozila v določeno kategorijo.

V ta namen morajo biti izpolnjena vsa ustrezna merila iz te priloge.

- 3.2 Zaradi dokazovanja, da je treba tip vozila razvrstiti v posebno skupino kot vozilo za posebne namene (koda SG), lahko homologacijski organ od proizvajalca zahteva ustrezne dodatne informacije.

DEL A

#### Merila za kategorizacijo vozil

##### 1. Kategorije vozil

Za namene evropske in nacionalne homologacije ter posamične odobritve se vozila razvrstijo v skladu z naslednjo klasifikacijo:

(Homologacija se lahko podeli le za kategorije iz točk 1.1.1 do 1.1.3, 1.2.1 do 1.2.3 in 1.3.1 do 1.3.4.)

- 1.1 Kategorija M Motorna vozila, zasnovana in izdelana predvsem za prevoz potnikov in njihove prtljage.
- 1.1.1 Kategorija M<sub>1</sub> Vozila kategorije M z največ osmimi sedežnimi mesti poleg voziškega sedežnega mesta.

V vozilih kategorije M<sub>1</sub> ni predviden prostor za stoječe potnike.

Število sedežnih mest je lahko omejeno na eno sedežno mesto (tj. voziško sedežno mesto).

<sup>(1)</sup> UL L 39, 15.2.1980, str. 40.

- 1.1.2 Kategorija M<sub>2</sub> Vozila kategorije M z več kot osmimi sedežnimi mesti poleg vozniškega sedežnega mesta, katerih največja masa ne presega 5 ton.

Vozila kategorije M<sub>2</sub> imajo lahko poleg sedežnih mest tudi prostor za stoječe potnike.

- 1.1.3 Kategorija M<sub>3</sub> Vozila kategorije M z več kot osmimi sedežnimi mesti poleg vozniškega sedežnega mesta, katerih največja masa presega 5 ton.

V vozilih iz kategorije M<sub>3</sub> je lahko predviden prostor za stoječe potnike.

- 1.2 Kategorija N Motorna vozila, zasnovana in izdelana predvsem za prevoz blaga.

- 1.2.1 Kategorija N<sub>1</sub> Vozila kategorije N, katerih največja masa ne presega 3,5 tone.

- 1.2.2 Kategorija N<sub>2</sub> Vozila kategorije N, katerih največja masa presega 3,5 tone, vendar ne presega 12 ton.

- 1.2.3 Kategorija N<sub>3</sub> Vozila kategorije N, katerih največja masa presega 12 ton.

- 1.3 Kategorija O Priklopniki, zasnovani in izdelani za prevoz blaga ali potnikov in za nastanitev potnikov.

- 1.3.1 Kategorija O<sub>1</sub> Vozila kategorije O, katerih največja masa ne presega 0,75 tone.

- 1.3.2 Kategorija O<sub>2</sub> Vozila kategorije O, katerih največja masa presega 0,75 tone, vendar ne presega 3,5 tone.

- 1.3.3 Kategorija O<sub>3</sub> Vozila kategorije O, katerih največja masa presega 3,5 tone, vendar ne presega 10 ton.

- 1.3.4 Kategorija O<sub>4</sub> Vozila kategorije O, katerih največja masa presega 10 ton.

## 2. Podkategorije vozil

### 2.1 Terenska vozila

„Terensko vozilo“ pomeni vozilo, ki spada v kategorijo M ali N in ima posebne tehnične lastnosti, ki mu omogočajo vožnjo zunaj običajnih cest.

Za te podkategorije vozil se doda črka ‚G‘ kot pripona k črki in številki, ki označujeta kategorijo vozila.

Merila za razvrstitev vozil v podkategorijo terenskih vozil se določi v oddelku 4 dela A te priloge.

### 2.2 Vozila za posebne namene

- 2.2.1 „Vozila za posebne namene“ pomeni vozila kategorij M, N ali O s posebnimi tehničnimi lastnostmi, ki jim omogočajo izvajanje funkcije, ki zahteva posebne ureditve in/ali opremo.

Za nedodelana vozila, namenjena razvrstitvi v podkategorijo vozil za posebne namene, se doda črka ‚S‘ kot pripona k črki in številki, ki označujeta kategorijo vozila.

Različni tipi vozil za posebne namene so opredeljeni in navedeni v oddelku 5.

### 2.3 Terenska vozila za posebne namene

- 2.3.1 „Terensko vozilo za posebne namene“ pomeni vozilo, ki spada v kategorijo M ali N in ima posebne tehnične lastnosti iz točk 2.1 in 2.2.

Za navedene kategorije vozil se doda črka ‚G‘ kot pripona k črki in številki, ki označujeta kategorijo vozila.

Za nedodelana vozila, namenjena razvrstitvi v podkategorijo vozil za posebne namene, se doda črka ‚S‘ kot druga pripona.



**3. Merila za uvrstitev vozil v kategorijo N**

- 3.1 V kategorijo N se tipi vozil uvrščajo na podlagi tehničnih lastnosti vozila iz točk 3.2 do 3.6.
- 3.2 Prostori, kjer so sedežna mesta, morajo biti načeloma popolnoma ločeni od prostora za tovor.
- 3.3 Z odstopanjem od zahteve iz točke 3.2 se lahko osebe in blago prevažajo v istem prostoru, če je prostor za tovor opremljen z napravami za zavarovanje, ki so zasnovane tako, da zaščitijo osebe, ki se prevažajo, pred premikanjem tovora med vožnjo, vključno z močnim zaviranjem in zavijanjem.
- 3.4 Naprave za zavarovanje – naprave za pritrditev –, namenjene za zavarovanje tovora v skladu s točko 3.3, in pregradni sistemi, namenjeni za vozila z največjo skupno maso do 7,5 tone, morajo biti zasnovani v skladu z določbami oddelkov 3 in 4 standarda ISO 27956:2009 'Cestna vozila – Pritrditev tovora v dostavnih vozilih – Zahteve in preskusne metode'.
- 3.4.1 Zahteve iz točke 3.4 se lahko preverijo z izjavo o skladnosti, ki jo predloži proizvajalec.
- 3.4.2 Kot alternativa zahtevam iz točke 3.4 lahko proizvajalec dokaže homologacijskemu organu, da vgrajene naprave za zavarovanje izkazujejo enako raven zaščite, kot jo določa navedeni standard.
- 3.5 Število sedežnih mest brez vozniškega ne sme presegati:
- (a) 6 pri vozilih kategorije N<sub>1</sub>;
- (b) 8 pri vozilih kategorije N<sub>2</sub> ali N<sub>3</sub>.
- 3.6 Vozila morajo izkazovati nosilnost za blago, ki je enaka ali večja od nosilnosti za osebe, izražene v kg.
- 3.6.1 V ta namen morajo biti v vseh konfiguracijah, zlasti kadar so zasedena vsa sedežna mesta, izpolnjene naslednje zahteve:
- (a) če je  $N = 0$ :
- $$P - M \geq 100 \text{ kg};$$
- (b) če je  $0 < N \leq 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- (c) če je  $N > 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68,$$
- kjer imajo črke naslednji pomen:
- „P“ je največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila;
- „M“ je masa vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo;
- „N“ je število sedežnih mest, razen vozniškega.
- 3.6.2 Masa opreme, ki je pritrjena na vozilo zaradi namestitve blaga (npr. posoda za gorivo, nadgradnja itn.), ravnanja z blagom (npr. žerjav, dvigalo itn.) in pritrditve blaga (npr. naprave za pritrditev tovora) se vključi v M.
- Masa opreme, ki se ne uporablja za navedene namene (npr. kompresor, vitel, električni generator, oprema za prenos slike in zvoka itn.) se zaradi uporabe zgoraj navedene formule ne vključi v M.
- 3.7 Zahteve iz točk 3.2 do 3.6 morajo biti izpolnjene za vse variante in izvedenke tipa vozila.
- 3.8 Merila za razvrstitev vozil v kategorijo N<sub>1</sub>.

- 3.8.1 Vozilo se razvrsti v kategorijo  $N_1$ , če so izpolnjena vsa veljavna merila.
- Če eno ali več pravil ni izpolnjenih, se vozilo razvrsti v kategorijo  $M_1$ .
- 3.8.2 Poleg splošnih meril iz točk 3.2 do 3.6 morajo biti za razvrstitev vozil, pri katerih sta vozniška kabina in tovor v isti enoti (npr. nadgradnja tipa ‚BB‘), izpolnjeni tudi pogoji iz točk 3.8.2.1 do 3.8.2.3.5.
- 3.8.2.1 Dejstvo, da je med sedežno vrsto in prostorom za tovor v celoti ali delno nameščena stena ali pregrada, ne izključuje obveznosti izpolnjevanja zahtevanih meril.
- 3.8.2.2 Merila so naslednja:
- (a) blago je mogoče nakladati pri zadnjih vratih ali stranskih vratih, ki so načrtovana in izdelana v ta namen;
- (b) pri zadnjih vratih mora odprtina za nakladanje izpolnjevati naslednja merila:
- (i) če je vozilo opremljeno samo z eno vrsto sedežev ali samo z vozniškim sedežem, mora biti najmanjša višina odprtine za nakladanje vsaj 600 mm;
- (ii) če je vozilo opremljeno z dvema vrstama sedežev ali več, mora biti najmanjša višina odprtine za nakladanje vsaj 800 mm, površina odprtine pa mora biti vsaj 12 800 cm<sup>2</sup>;
- (c) prostor za tovor mora izpolnjevati naslednje zahteve:
- „prostor za tovor“ pomeni del vozila, ki je za vrstami sedežev ali za vozniškim sedežem, če je vozilo opremljeno z enim vozniškim sedežem;
- (i) nakladalna površina prostora za tovor mora biti v splošnem ravna;
- (ii) kadar je vozilo opremljeno z eno vrsto sedežev ali enim sedežem, mora najmanjša dolžina prostora za tovor znašati vsaj 40 % medosne razdalje;
- (iii) kadar je vozilo opremljeno z dvema ali več vrstami sedežev, mora najmanjša dolžina prostora za tovor znašati vsaj 30 % medosne razdalje.
- Pri vozilih, pri katerih je mogoče sedeže v zadnji sedežni vrsti na enostaven način odstraniti iz vozila brez uporabe posebnega orodja, mora biti zahteva glede dolžine prostora za tovor izpolnjena, ko so v vozilu nameščeni vsi sedeži;
- (iv) zahteve glede dolžine prostora za tovor morajo biti izpolnjene, ko so sedeži v prvi vrsti ali zadnji vrsti v običajnem pokončnem položaju za prevoz potnikov.
- 3.8.2.3 Posebni pogoji za merjenje
- 3.8.2.3.1 Opredelitve
- (a) ‚Višina odprtine za nakladanje‘ pomeni navpično razdaljo med dvema vodoravnima ravninama, od katerih se ena dotika najvišje točke najnižjega dela odprtine vrat, druga pa najnižje točke zgornjega dela odprtine vrat;
- (b) ‚površina odprtine za nakladanje‘ pomeni največjo površino pravokotne projekcije na navpično ravnino, pravokotno na središčnico vozila, največje dovoljene odprtine, če so zadnja vrata na široko odprta;
- (c) ‚medosna razdalja‘ za namene uporabe formul iz točk 3.8.2.2 in 3.8.3.1 pomeni razdaljo med:
- (i) središčnico sprednje osi in središčnico druge osi pri vozilu z dvema osema ali
- (ii) središčnico sprednje osi in središčnico virtualne osi, ki je pri vozilu s tremi osmi enako oddaljena od druge in tretje osi.

### 3.8.2.3.2 Nastavitev sedežev

- (a) Sedeži se nastavijo v skrajno zadnjo lego;
- (b) če je naslonjalo sedeža nastavljivo, mora biti nastavljeno tako, da se lahko namesti tridimenzionalna naprava za določanje točke H pri naklonu trupa 25 stopinj;
- (c) če naslonjalo sedeža ni nastavljivo, se nastavi v lego, kakor jo je določil proizvajalec vozila;
- (d) če je višina sedeža nastavljiva, se nastavi v najnižjo lego.

### 3.8.2.3.3 Stanje vozila

- (a) vozilo mora biti natovorjeno v skladu z največjo dovoljeno maso;
- (b) kolesa vozila morajo biti obrnjena naravnost naprej.

3.8.2.3.4 Zahteve iz točke 3.8.2.3.2 se ne uporabljajo, če je vozilo opremljeno s steno ali pregrado.

### 3.8.2.3.5 Merjenje dolžine prostora za tovor

- (a) Če vozilo ni opremljeno s steno ali pregrado, se dolžina meri od navpične ravnine, ki se dotika skrajne zadnje točke zgornjega dela naslonjala sedeža, do zadnje notranje stranice ali zadnjih vrat v zaprtem položaju;
- (b) če je vozilo opremljeno s pregrado ali steno, se dolžina meri od navpične ravnine, ki se dotika skrajne zadnje točke pregrade ali stene, do zadnje notranje stranice ali zadnjih vrat v zaprtem položaju;
- (c) zahteve glede dolžine morajo biti izpolnjene vsaj ob vodoravni premici v vzdolžni navpični ravnini, ki poteka skozi središčnico vozila na nivoju dna prostora za tovor.

3.8.3 Poleg splošnih meril iz točk 3.2 do 3.6 morajo biti za razvrstitev vozil, pri katerih vozniška kabina in tovor nista v eni enoti (npr. nadgradnja tipa ‚BE‘), izpolnjeni tudi pogoji iz točk 3.8.3.1 do 3.8.3.4.

3.8.3.1 Če je vozilo opremljeno z zaprtim tipom nadgradnje, velja:

- (a) blago je mogoče nakladati pri zadnjih vratih ali stranici ali kako drugače;
- (b) najmanjša višina odprtine za nakladanje mora biti vsaj 800 mm, površina odprtine pa mora biti vsaj 12 800 cm<sup>2</sup>;
- (c) najmanjša dolžina prostora za tovor mora znašati vsaj 40 % medosne razdalje.

3.8.3.2 Če je vozilo opremljeno s prostorom za tovor odprtega tipa, se uporabljajo le določbe iz točk 3.8.3.1(a) in (c).

3.8.3.3 Za uporabo določb iz točke 3.8.3 se smiselno uporabljajo opredelitve iz točke 3.8.2.

3.8.3.4 Zahteve glede dolžine prostora za tovor morajo biti izpolnjene vsaj ob vodoravni premici v vzdolžni navpični ravnini, ki poteka skozi središčnico vozila na nivoju dna prostora za tovor.

## 4. Merila za uvrstitev vozil v podkategorijo terenskih vozil

4.1 Vozila M<sub>1</sub> ali N<sub>1</sub> se razvrstijo v podkategorijo terenskih vozil, če istočasno izpolnjujejo naslednje pogoje:

- (a) vozilo ima najmanj eno sprednjo os in najmanj eno zadnjo os, ki sta konstruirani tako, da sta gnani sočasno, ne glede na to, ali se lahko pogon ene od osi izklopi;
- (b) vozilo ima najmanj eno zaporo diferenciala ali najmanj en mehanizem s podobnim učinkom;
- (c) vozilo mora samo (brez priklopnega vozila) premagati vsaj 25-odstotni vzpon;
- (d) vozilo mora izpolnjevati pet od šestih spodaj navedenih zahtev:
  - (i) sprednji pristopni kot mora biti najmanj 25 stopinj;
  - (ii) zadnji pristopni kot mora biti najmanj 20 stopinj;

- (iii) kot rampe mora biti najmanj 20 stopinj;
  - (iv) najmanjša razdalja od tal pod sprednjo osjo mora biti najmanj 180 mm;
  - (v) najmanjša razdalja od tal pod zadnjo osjo mora biti najmanj 180 mm;
  - (vi) najmanjša razdalja od tal med osema mora biti najmanj 200 mm.
- 4.2 Vozila kategorije M<sub>2</sub>, N<sub>2</sub> ali M<sub>3</sub>, katerih največja masa ne presega 12 ton, štejejo za terenska vozila, če izpolnjujejo pogoj iz točke (a) ali oba pogoja iz točk (b) in (c):
- (a) vse osi so konstruirane tako, da so gnane sočasno, ne glede na to, ali se lahko pogon ene ali več osi izklopi;
  - (b) (i) vozilo ima najmanj eno sprednjo os in najmanj eno zadnjo os, ki sta konstruirani tako, da sta gnani sočasno, ne glede na to, ali se lahko pogon ene od osi izklopi;
  - (ii) vozilo ima najmanj eno zaporo diferenciala ali je opremljeno z najmanj enim mehanizmom s podobnim učinkom;
  - (iii) vozilo mora samo (brez priklopnega vozila) premagati 25-odstotni vzpon;
  - (c) vozilo mora izpolnjevati najmanj pet od šestih spodaj navedenih zahtev, če skupna masa vozila ne presega 7,5 tone, in vsaj štiri zahteve, če skupna masa vozila presega 7,5 tone:
    - (i) sprednji pristopni kot mora biti najmanj 25 stopinj;
    - (ii) zadnji pristopni kot mora biti najmanj 25 stopinj;
    - (iii) kot rampe mora biti najmanj 25 stopinj;
    - (iv) najmanjša razdalja od tal pod sprednjo osjo mora biti najmanj 250 mm;
    - (v) najmanjša razdalja od tal med osema mora biti najmanj 300 mm;
    - (vi) najmanjša razdalja od tal pod zadnjo osjo mora biti najmanj 250 mm.
- 4.3 Vozila kategorije M<sub>3</sub> ali N<sub>3</sub>, katerih največja masa presega 12 ton, štejejo za terenska vozila, če izpolnjujejo pogoj iz točke (a) ali oba pogoja iz točk (b) in (c):
- (a) vse osi so konstruirane tako, da so gnane sočasno, ne glede na to, ali se lahko pogon ene ali več osi izklopi;
  - (b) (i) vsaj polovica osi (ali dve osi od treh pri vozilih s tremi osmi ter smiselno pri vozilih s petimi osmi) je konstruiranih tako, da so gnane sočasno, ne glede na to, ali se lahko pogon ene od osi izklopi;
  - (ii) vozilo ima najmanj eno zaporo diferenciala ali mehanizem s podobnim učinkom;
  - (iii) vozilo mora samo (brez priklopnega vozila) premagati 25-odstotni vzpon;
  - (c) vozilo mora izpolnjevati vsaj štiri od šestih spodaj naštetih zahtev:
    - (i) sprednji pristopni kot mora biti najmanj 25 stopinj;
    - (ii) zadnji pristopni kot mora biti najmanj 25 stopinj;
    - (iii) kot rampe mora biti najmanj 25 stopinj;
    - (iv) najmanjša razdalja od tal pod sprednjo osjo mora biti najmanj 250 mm;
    - (v) najmanjša razdalja od tal med osema mora biti najmanj 300 mm;
    - (vi) najmanjša razdalja od tal pod zadnjo osjo mora biti najmanj 250 mm.
- 4.4 Postopek za preverjanje izpolnjevanja geometričnih določb iz tega oddelka se določi v Dodatku 1.

5. **Vozila za posebne namene**

	Ime	Koda	Opredelitev
5.1	Bivalno vozilo	SA	Vozilo kategorije M z bivalnim prostorom, ki vključuje vsaj naslednjo opremo: (a) sedeže in mizo; (b) ležišča, ki se lahko sestavijo iz sedežev; (c) opremo za kuhanje; (d) opremo za hrambo. Ta oprema mora biti togo pritrjena v bivalnem prostoru. Vendar pa je miza lahko tako izvedena, da jo je mogoče na enostaven način odstraniti.
5.2	Neprebojno vozilo	SB	Vozilo, namenjeno zaščiti potnikov ali blaga z oklepno zaščito pred izstrelki.
5.3	Reševalno vozilo	SC	Motorno vozilo kategorije M za prevoz bolnih ali poškodovanih oseb, ki je posebej opremljeno za ta namen. Prostor za bolnike mora izpolnjevati tehnične zahteve standarda EN 1789:2007 'Medicinska vozila in njihova oprema – reševalna vozila', razen oddelka 6.5 'Seznam opreme'.
5.4	Pogrebno vozilo	SD	Vozilo kategorije M za prevoz umrlih oseb, ki je posebej opremljeno za ta namen.
5.5	Vozilo z dostopom za invalidski voziček	SH	Vozilo kategorije M <sub>1</sub> , posebej konstruirano ali predelano tako, da lahko med vožnjo v njem sedi ena ali več oseb v invalidskih vozičkih.
5.6	Bivalna prikolica	SE	Vozilo kategorije O, kot je opredeljeno v pojmu 3.2.1.3 standarda ISO 3833:1977.
5.7	Avto-dvigalo	SF	Vozilo kategorije N <sub>3</sub> , ki ni predvideno za prevoz blaga, opremljeno z dvigalom, katerega dvižni moment je enak ali večji od 400 kNm.
5.8	Posebna skupina	SG	Vozilo za posebne namene, ki ne spada v nobeno od opredelitev iz tega oddelka.
5.9	Podporna os	SJ	Vozilo kategorije O, opremljeno s sedlasto sklopko za vleko polpriklopnika, ki slednjega spremeni v priklopnik z vrtljivim ojesom.
5.10	Priklopnik za prevoz izrednega tovora	SK	Vozilo kategorije O <sub>4</sub> , namenjeno za prevoz nedeljivega tovora, za katerega zaradi velikih mer velja omejitev hitrosti in prometa. Pod ta izraz spadajo tudi hidravlični modularni priklopniki, ne glede na število modulov.

6. **Opombe**

6.1 Homologacija se ne podeli za:

- (a) podporno os, kot je določeno v oddelku 5 dela A te priloge;
- (b) priklopno vozilo s togim ojesom, kot je določeno v oddelku 4 dela C te priloge;
- (c) priklopnik, ki med vožnjo omogoča prevoz potnikov.

6.2 Odstavek 6.1 ne posega v določbe člena 23 o nacionalni homologaciji za majhne serije.

DEL B

**Merila za tipe, variante in izvedenke vozil**1. **Kategorija M<sub>1</sub>**

1.1 Tip vozila

1.1.1 'Tip vozila' zajema vozila, ki imajo skupne vse naslednje lastnosti:

- (a) ime družbe proizvajalca;
- pri spremembi pravne oblike lastništva družbe se ne zahteva podelitev nove homologacije;
- (b) konstrukcijo in vgradnjo bistvenih delov karoserije pri samonosni karoseriji;
- to se smiselno uporablja tudi za vozila, katerih nadgradnja je privijačena ali zavarjena na ločen okvir;
- (c) pri vozilih, izdelanih v več stopnjah, proizvajalec in tip vozila prejšnje stopnje.
- 1.1.2 Z odstopanjem od zahtev iz točke 1.1.1(b), če proizvajalec uporabi talni del karoserije in bistvene sestavne elemente, ki tvorijo del karoserije neposredno pred vetrobranskim steklom, za izdelavo različnih vrst nadgradenj (na primer limuzina ali kupe), se za ta vozila lahko šteje, da pripadajo istemu tipu. Proizvajalec zagotovi ustrezna dokazila.
- 1.1.3 Tip sestavljata najmanj ena varianta in ena izvedenka.
- 1.2 Varianta
- 1.2.1 'Varianta' v okviru tipa vozila združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje konstrukcijske lastnosti:
- (a) število stranskih vrat ali tip nadgradnje, kot je določeno v oddelku 1 dela C, če proizvajalec uporablja merilo iz točke 1.1.2;
- (b) pogonski motor glede na naslednje lastnosti izdelave:
- (i) tip napajanja z energijo (motor z notranjim zgorevanjem, električni motor ali drugo);
- (ii) način delovanja (prisilni vžig, kompresijski vžig ali drugo);
- (iii) število in namestitev valjev pri motorju z notranjim zgorevanjem (I4, V6 ali drugo);
- (c) število osi;
- (d) število gnanih osi in njihova medsebojna povezava;
- (e) število krmiljenih osi;
- (f) faza izdelave (npr. dokončano/nedodelano).
- 1.3 Izvedenka
- 1.3.1 'Izvedenka' v okviru variante združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje lastnosti:
- (a) največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila;
- (b) delovna prostornina motorja pri motorjih z notranjim zgorevanjem;
- (c) največja moč motorja ali najvišja stalna vrtilna frekvenca (električni motor);
- (d) vrsta goriva (bencin, dizelsko gorivo, utekočinjeni naftni plin, dvojno gorivo ali drugo);
- (e) največje število sedežnih mest;
- (f) raven hrupa pri vožnji;
- (g) raven emisij izpušnih plinov (na primer Euro 5, Euro 6 ali drugo);
- (h) kombinirane ali utežene kombinirane emisije CO<sub>2</sub>;
- (i) poraba električne energije (utežena, kombinirana);
- (j) kombinirana ali utežena kombinirana poraba goriva;
- (k) uporaba inovativnih tehnologij, kakor so opredeljene v členu 12 Uredbe (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne automobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

## 2. Kategoriji M<sub>2</sub> in M<sub>3</sub>

### 2.1 Tip vozila

#### 2.1.1 ‚Tip vozila‘ zajema vozila, ki imajo skupne vse naslednje lastnosti:

- (a) ime družbe proizvajalca;  
pri spremembi pravne oblike lastništva družbe se ne zahteva podelitev nove homologacije;
- (b) kategorijo;
- (c) naslednje lastnosti izdelave in konstrukcije:
  - (i) konstrukcijo in izvedbo bistvenih sestavnih delov šasije;
  - (ii) konstrukcijo in izvedbo bistvenih sestavnih delov, ki tvorijo nadgradnjo pri samonosnih nadgradnjah;
- (d) število nivojev (enonivojski, dvonivojski);
- (e) število delov (togi/zgibni);
- (f) število osi;
- (g) način napajanja z energijo (na vozilu ali zunaj vozila);
- (h) pri vozilih, izdelanih v več stopnjah, proizvajalca in tip vozila prejšnje stopnje.

#### 2.1.2 Tip sestavljata vsaj ena varianta in ena izvedenka.

### 2.2. Varianta

#### 2.2.1 ‚Varianta‘ v okviru tipa vozila združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje konstrukcijske lastnosti:

- (a) tip nadgradnje, kot je opredeljeno v oddelku 2 dela C;
- (b) razred ali kombinacija razredov vozil, kakor je opredeljeno v točki 2.1.1 Priloge I k Direktivi 2001/85/ES (le pri dokončanih in dodelanih vozilih);
- (c) stopnja dodelave (npr. dokončano/nedodelano/dodelano);
- (d) pogonski motor glede na naslednje konstrukcijske lastnosti:
  - (i) tip napajanja z energijo (motor z notranjim zgorevanjem, električni motor ali drugo);
  - (ii) način delovanja (prisilni vžig, kompresijski vžig ali drugo);
  - (iii) število in namestitve valjev pri motorju z notranjim zgorevanjem (L6, V8 ali drugo).

### 2.3 Izvedenka

#### 2.3.1 ‚Izvedenka‘ v okviru variante združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje lastnosti:

- (a) največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila;
- (b) sposobnost vozila, da vleče priklopno vozilo ali ne;
- (c) delovna prostornina motorja pri motorjih z notranjim izgorevanjem;
- (d) največja moč motorja ali najvišja stalna vrtilna frekvenca (električni motor);
- (e) vrsta goriva (bencin, dizelsko gorivo, utekočinjeni naftni plin, dvojno gorivo ali drugo);
- (f) raven hrupa pri vožnji;
- (g) raven emisij izpušnih plinov (na primer Euro IV, Euro V ali drugo).

## 3. Kategorija N<sub>1</sub>

### 3.1 Tip vozila

#### 3.1.1 ‚Tip vozila‘ zajema vozila, ki imajo skupne vse naslednje lastnosti:

- (a) ime družbe proizvajalca;  
pri spremembi pravne oblike lastništva družbe se ne zahteva podelitev nove homologacije;



- (b) konstrukcijo in vgradnjo bistvenih delov nadgradnje pri samonosni nadgradnji;
  - (c) konstrukcijo in izvedbo bistvenih sestavnih delov šasije pri nesamosnih nadgradnjah;
  - (d) pri vozilih, izdelanih v več stopnjah, proizvajalca in tip vozila prejšnje stopnje.
- 3.1.2 Z odstopanjem od zahtev iz točke 3.1.1(b), če proizvajalec uporabi talni del nadgradnje in bistvene sestavne elemente, ki tvorijo sprednji del nadgradnje, ki je neposredno pred vetrobranskim steklom, za izdelavo različnih vrst nadgradenj (na primer furgon in šasija s kabino, različne medosne razdalje in različne višine strehe), se za ta vozila lahko šteje, da pripadajo istemu tipu. Proizvajalec zagotovi ustrezna dokazila.
- 3.1.3 Tip sestavljata vsaj ena varianta in ena izvedenka.
- 3.2 Varianta
- 3.2.1 ‚Varianta‘ v okviru tipa vozila združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje konstrukcijske lastnosti:
- (a) število stranskih vrat ali tip nadgradnje, kot je določeno v oddelku 3 dela C (za dodelana in dokončana vozila), če proizvajalec uporablja merilo iz točke 3.1.2;
  - (b) stopnja dodelave (npr. dokončano/nedodelano/dodelano);
  - (c) pogonski motor glede na naslednje konstrukcijske lastnosti:
    - (i) tip napajanja z energijo (motor z notranjim zgorevanjem, električni motor ali drugo);
    - (ii) način delovanja (prisilni vžig, kompresijski vžig ali drugo);
    - (iii) število in namestitev valjev pri motorju z notranjim zgorevanjem (L6, V8 ali drugo);
  - (d) število osi;
  - (e) število gnanih osi in njihova medsebojna povezava;
  - (f) število krmiljenih osi.
- 3.3 Izvedenka
- 3.3.1 ‚Izvedenka‘ v okviru variante združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje lastnosti:
- (a) največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila;
  - (b) delovna prostornina motorja pri motorjih z notranjim zgorevanjem,
  - (c) največja moč motorja ali najvišja stalna vrtilna frekvenca (električni motor);
  - (d) vrsta goriva (bencin, dizelsko gorivo, utekočinjeni naftni plin, dvojno gorivo ali drugo);
  - (e) največje število sedežnih mest;
  - (f) raven hrupa pri vožnji;
  - (g) raven emisij izpušnih plinov (na primer Euro 5, Euro 6 ali drugo);
  - (h) kombinirane ali utežene kombinirane emisije CO<sub>2</sub>;
  - (i) poraba električne energije (utežena, kombinirana);
  - (j) kombinirana ali utežena kombinirana poraba goriva.
4. **Kategoriji N<sub>2</sub> in N<sub>3</sub>**
- 4.1 Tip vozila
- 4.1.1 ‚Tip vozila‘ zajema vozila, ki imajo skupne vse naslednje lastnosti:
- (a) ime družbe proizvajalca;
    - pri spremembi pravne oblike lastništva družbe se ne zahteva podelitev nove homologacije;
  - (b) kategorijo;
  - (c) konstrukcijo in izvedbo bistvenih sestavnih delov šasije, ki so skupni eni liniji proizvoda;
  - (d) število osi;
  - (e) pri vozilih, izdelanih v več stopnjah, proizvajalca in tip vozila prejšnje stopnje.
- 4.1.2 Tip sestavljata vsaj ena varianta in ena izvedenka.

#### 4.2 Varianta

4.2.1 ‚Varianta‘ v okviru tipa vozila združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje konstrukcijske lastnosti:

- (a) konstrukcijska zasnova nadgradnje ali tip nadgradnje iz oddelka 3 dela C in Dodatka 2 (le za dodelana in dokončana vozila);
- (b) stopnja dodelave (npr. dokončano/nedodelano/dodelano);
- (c) pogonski motor glede na naslednje konstrukcijske lastnosti:
  - (i) tip napajanja z energijo (motor z notranjim zgorevanjem, električni motor ali drugo);
  - (ii) način delovanja (prisilni vžig, kompresijski vžig ali drugo);
  - (iii) število in namestitve valjev pri motorju z notranjim zgorevanjem (L6, V8 ali drugo);
- (d) število gnanih osi in njihova in medsebojna povezava;
- (e) število krmiljenih osi.

#### 4.3 Izvedenka

4.3.1 ‚Izvedenka‘ v okviru variante združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje lastnosti:

- (a) največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila;
- (b) sposobnost, da vleče priklopno vozilo ali ne:
  - (i) nezavirano priklopno vozilo;
  - (ii) priklopno vozilo z naletnimi zavorami, kakor je določeno v točki 2.12 Pravilnika UN/ECE št. 13;
  - (iii) priklopno vozilo s povezanim ali polpovezanim zavornim sistemom, kakor je določeno v točkah 2.9 in 2.10 Pravilnika UN/ECE št. 13;
  - (iv) priklopnik kategorije O<sub>4</sub>, ki omogoča največjo maso skupine vozil, ki ne presega 44 ton;
  - (v) priklopnik kategorije O<sub>4</sub>, ki omogoča največjo maso skupine vozil, ki presega 44 ton;
- (c) delovna prostornina motorja;
- (d) največja moč motorja;
- (e) vrsta goriva (bencin, dizelsko gorivo, utekočinjeni naftni plin, dvojno gorivo ali drugo);
- (f) raven hrupa pri vožnji;
- (g) raven emisij izpušnih plinov (na primer Euro IV, Euro V ali drugo).

#### 5. Kategoriji O<sub>1</sub> in O<sub>2</sub>

##### 5.1 Tip vozila

5.1.1 ‚Tip vozila‘ zajema vozila, ki imajo skupne vse naslednje lastnosti:

- (a) ime družbe proizvajalca;
  - pri spremembi pravne oblike lastništva družbe se ne zahteva podelitev nove homologacije;
- (b) kategorijo;
- (c) koncepte, kakor je opredeljeno v oddelku 4 dela C;

- (d) naslednje lastnosti izdelave in konstrukcije:
    - (i) konstrukcijo in izvedbo bistvenih sestavnih delov šasije;
    - (ii) konstrukcijo in izvedbo bistvenih sestavnih delov, ki tvorijo nadgradnjo pri samonosnih nadgradnjah;
  - (e) število osi;
  - (f) pri vozilih, izdelanih v več stopnjah, proizvajalca in tip vozila prejšnje stopnje.
- 5.1.2 Tip sestavljata vsaj ena varianta in ena izvedenka.
- 5.2 Varianta
- 5.2.1 ‚Varianta‘ v okviru tipa vozila združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje konstrukcijske lastnosti:
- (a) vrsta nadgradnje iz Dodatka 2 (za dokončana in dodelana vozila);
  - (b) stopnja dodelave (npr. dokončano/nedodelano/dodelano);
  - (c) tip zavornega sistema (npr. nezavirani/z naletno zavoro/z običajno zavoro).
- 5.3 Izvedenka
- 5.3.1 ‚Izvedenka‘ v okviru variante združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje lastnosti:
- (a) največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila;
  - (b) koncept vzmetenja (zračno, jekleno ali gumijasto vzmetenje, torzijska vzmet ali drugo);
  - (c) koncept ojesa (trikotno, cevasto ali drugo).
6. **Kategoriji O<sub>3</sub> in O<sub>4</sub>**
- 6.1 Tip vozila
- 6.1.1 ‚Tip vozila‘ zajema vozila, ki imajo skupne vse naslednje lastnosti:
- (a) ime družbe proizvajalca;
    - pri spremembi pravne oblike lastništva družbe se ne zahteva podelitev nove homologacije;
  - (b) kategorijo;
  - (c) koncept priklopnega vozila v zvezi z opredelitvami iz oddelka 4 dela C;
  - (d) naslednje lastnosti izdelave in konstrukcije:
    - (i) konstrukcijo in izvedbo bistvenih sestavnih delov šasije;
    - (ii) konstrukcijo in izvedbo bistvenih sestavnih delov, ki tvorijo nadgradnjo pri priklopnikih s samonosno nadgradnjo;
  - (e) število osi;
  - (f) pri vozilih, izdelanih v več stopnjah, proizvajalca in tip vozila prejšnje stopnje.
- 6.1.2 Tip sestavljata vsaj ena varianta in ena izvedenka.
- 6.2 Variante
- 6.2.1 ‚Varianta‘ v okviru tipa vozila združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje konstrukcijske lastnosti in lastnosti izdelave:
- (a) vrsta nadgradnje iz Dodatka 2 (za dokončana in dodelana vozila);
  - (b) stopnja dodelave (npr. dokončano/nedodelano/dodelano);
  - (c) koncept vzmetenja (jekleno, zračno ali hidravlično vzmetenje);
  - (d) naslednje tehnične lastnosti:
    - (i) sposobnost šasije, da je iztegljiva ali ne;
    - (ii) višina poda (običajen, nizkonakladalni, srednje nizkonakladalni itn.).

### 6.3 Izvedenke

6.3.1 ‚Izvedenka‘ v okviru variante združuje vozila, ki so jim skupne vse naslednje lastnosti:

- (a) največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila;
- (b) razčlenitev ali kombinacija razčlenitev iz točk 3.2 in 3.3 Priloge I k Direktivi 96/53/ES, v katero spada medosna razdalja med dvema zaporednima osema, ki tvorita skupino;
- (c) opredelitev osi;
  - (i) dvizžne osi (število in lega);
  - (ii) obremenljive osi (število in lega);
  - (iii) krmiljene osi (število in lega).

### 7. Skupne zahteve za vse kategorije vozil

7.1 Če vozilo zaradi največje mase ali števila sedežnih mest ali obojega spada v več kategorij, se lahko proizvajalec odloči, da bo za opredelitev variant in izvedenk uporabil merila ene ali druge kategorije vozil.

7.1.1 Primera:

- (a) vozilo ‚A‘ je lahko glede na največjo maso homologirano kot  $N_1$  (3,5 tone) in  $N_2$  (4,2 tone). V tem primeru se lahko parametri, ki veljajo za kategorijo  $N_1$ , uporabljajo tudi za vozila, ki spadajo v kategorijo  $N_2$  (ali obratno);
- (b) vozilo ‚B‘ je lahko glede na število sedežnih mest (7+1 ali 10+1) homologirano kot  $M_1$  in  $M_2$ , parametri, ki veljajo za kategorijo  $M_1$ , pa se lahko uporabijo tudi za vozilo, ki spada v kategorijo  $M_2$  (ali obratno).

7.2 Vozilo kategorije N se lahko homologira v skladu z določbami za kategorijo  $M_1$  ali  $M_2$ , odvisno od primera, če je vozilo med naslednjo stopnjo večstopenjskega postopka homologacije namenjeno preoblikovanju v vozilo te kategorije.

7.2.1 Ta možnost je dovoljena le za nedodelana vozila.

Taka vozila se opredelijo s posebno kodo za posamezno varianto, ki jo določi proizvajalec osnovnega vozila.

7.3 Oznaka tipa, variante in izvedenke

7.3.1 Proizvajalec vsakemu tipu, varianti in izvedenki dodeli alfanumerično kodo, ki je sestavljena iz latinskih črk in/ali arabskih števil.

Uporaba oklepajev in vezajev je dovoljena, če ne nadomeščajo črke ali številke.

7.3.2 Koda se označi na naslednji način: Tip-Varianta-Izvedenka ali ‚TVI‘.

7.3.3 Koda TVI jasno in nedvoumno opredeljuje enkratno kombinacijo tehničnih lastnosti v zvezi z merili iz dela B te priloge.

7.3.4 Isti proizvajalec lahko uporabi isto kodo za opredelitev tipa vozila, ki spada v dve ali več kategorij.

7.3.5 Isti proizvajalec za opredelitev tipa vozila ne sme uporabiti iste kode pri več kot eni homologaciji v isti kategoriji vozil.

7.4 Število znakov za označevanje kode TVI

7.4.1 Število znakov ne sme presežati:

- (a) 15 za kodo tipa vozila;
- (b) 25 za kodo variante;
- (c) 35 za kodo izvedenke.

7.4.2 Celotna alfanumerična koda TVI ne sme presežati 75 znakov.

7.4.3 Če se koda TVI uporablja kot celota, mora biti med tipom, varianto in izvedenko presledek.

Primer take kode TVI: 159AF[...presledek]0054[...presledek]977K(BE).

## DEL C

**Opredelitve tipov nadgradnje****0. Splošno**

0.1 Tip nadgradnje iz oddelka 9 Priloge I in dela 1 Priloge III ter kode nadgradnje iz točke 38 Priloge IX se označijo s kodami.

Seznam kod se uporablja predvsem za dokončana in dodelana vozila.

0.2 Za vozila kategorije M je tip nadgradnje sestavljen iz dveh črk, kot je opredeljeno v oddelkih 1 in 2.

0.3 Za vozila kategorij N in O je tip nadgradnje sestavljen iz dveh črk, kot je opredeljeno v oddelkih 3 in 4.

0.4 Če je treba (zlasti za tipe nadgradnje iz točk 3.1 in 3.6 ter točk 4.1 do 4.4), se dopolnijo z dvema številčkama.

0.4.1 Seznam številčk se določi v Dodatku 2 k tej prilogi.

0.5 Za vozila za posebne namene se tip nadgradnje, ki se uporabi, navezuje na kategorijo vozila.

**1. Vozila kategorije M<sub>1</sub>**

Sklic	Koda	Ime	Opredelitev
1.1	AA	Limuzina	Vozilo, opredeljeno v standardu ISO 3833-1977, točka 3.1.1.1, opremljeno z več kot štirimi bočnimi okni.
1.2	AB	Vozilo z dviznimi vrati zadaj	Limuzina iz točke 1.1 z dviznimi vrati zadaj na vozilu.
1.3	AC	Karavan	Vozilo, kot je opredeljeno v točki 3.1.1.4 standarda ISO 3833:1977.
1.4	AD	Kupe	Vozilo, kot je opredeljeno v točki 3.1.1.5 standarda ISO 3833:1977.
1.5	AE	Kabriolet	Vozilo, kot je opredeljeno v točki 3.1.1.6 standarda ISO 3833:1977. Kabriolet je lahko brez vrat.
1.6	AF	Večnamensko vozilo	Vozilo, razen vozil AG in vozil, ki spadajo pod kode AA do AE, namenjeno za prevoz potnikov in njihove prtljage ali blaga v enem samem prostoru.
1.7	AG	Osebni pick-up	Vozilo, kot je opredeljeno v točki 3.1.1.4.1 standarda ISO 3833:1977. Prostor za prtljago mora biti popolnoma ločen od potniškega prostora. Poleg tega se za referenčno točko voznikovega sedeža ne zahteva, da mora biti vsaj 750 mm nad površino, na kateri je vozilo.

**2. Vozila kategorije M<sub>2</sub> ali M<sub>3</sub>**

Sklic	Koda	Ime	Opredelitev
2.1	CA	Enonivojsko vozilo	Vozilo, v katerem so prostori, predvideni za potnike, urejeni v enem nivoju ali tako, da ne predstavljajo dveh nivojev, ki ležita drug nad drugim.
2.2	CB	Dvonivojsko vozilo	Vozilo iz točke 2.1.6 Priloge I k Direktivi 2001/85/ES.
2.3	CC	Enonivojsko z gibno vozilo	Vozilo iz točke 2.1.3 Priloge I k Direktivi 2001/85/ES z enim nivojem.
2.4	CD	Dvonivojsko z gibno vozilo	Vozilo iz točke 2.1.3.1 Priloge I k Direktivi 2001/85/ES.

Sklic	Koda	Ime	Opredelitev
2.5	CE	Nizkopodno enonivojsko vozilo	Vozilo iz točke 2.1.4 Priloge I k Direktivi 2001/85/ES z enim nivojem.
2.6	CF	Nizkopodno dvonivojsko vozilo	Vozilo iz točke 2.1.4 Priloge I k Direktivi 2001/85/ES z dvema nivojema.
2.7	CG	Zgibno nizkopodno enonivojsko vozilo	Vozilo, ki združuje tehnične lastnosti iz točk 2.3 in 2.5.
2.8	CH	Zgibno nizkopodno dvonivojsko vozilo	Vozilo, ki združuje tehnične lastnosti iz točk 2.4 in 2.6.
2.9	CI	Enonivojsko vozilo z odprtim zgornjim delom	Vozilo z delno streho ali brez nje.
2.10	CJ	Dvonivojsko vozilo z odprtim zgornjim delom	Vozilo, ki je brez strehe nad celotnim zgornjim nivojem ali delom zgornjega nivoja.
2.11	CX	Avtobusna šasija	Nedodelano vozilo, ki ima le vzdolžne nosilce šasije ali cevno konstrukcijo, pogonski sistem in osi, ki je namenjeno za dodelavo z nadgradnjo, prilagojeno potrebam izvajalca prevoza.

### 3. Motorna vozila kategorije N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> ali N<sub>3</sub>

Sklic	Koda	Ime	Opredelitev
3.1	BA	Tovorno vozilo s kesonom	Vozilo, ki je zasnovano in izdelano izključno ali predvsem za prevoz blaga. Lahko tudi vleče priklopno vozilo.
3.2	BB	Furgon	Tovorno vozilo s kesonom, ki ima prostor za voznika in prostor za tovor v eni enoti.
3.3	BC	Sedlasti vlačilec	Vlečno vozilo, ki je zasnovano in izdelano izključno ali predvsem za vleko polpriklopnikov.
3.4	BD	Cestni vlačilec	Vlečno vozilo, ki je zasnovano in izdelano izključno za vleko priklopnih vozil razen polpriklopnikov.
3.5	BE	Tovorni pick-up	Vozilo z največjo maso, ki ne presega 3 500 kg, v katerem sedežna mesta in prostor za tovor niso v istem prostoru.
3.6	BX	Šasija s kabino	Nedodelano vozilo, ki ima le kabino (popolno ali delno), vzdolžno ojačitev za šasijo, pogonski sistem in osi, ki je namenjeno za dodelavo z nadgradnjo, prilagojeno potrebam izvajalca prevoza.

### 4. Vozila kategorije O

Sklic	Koda	Ime	Opredelitev
4.1	DA	Polpriklopnik	Priklopno vozilo, ki je zasnovano in izdelano za priklop na sedlasti vlačilec ali na podporno os in ki v navpični smeri znatno obremenjuje vlečno vozilo ali podporno os. Vlečno sklopko za skupino vozil sestavljata kraljevi čep in sedlo.
4.2	DB	Priklopnik z vrtljivim ojesom	Priklopnik z vsaj dvema osema, od katerih je vsaj ena krmiljena: (a) opremljen z ojesom, ki se lahko premika v navpični smeri (glede na vlečno vozilo) in (b) prenaša manj kot 100 daN statične navpične obremenitve na vlečno vozilo.

Sklic	Koda	Ime	Opredelitev
4.3	DC	Priklopnik s centralno osjo	Priklopno vozilo s togim ojesom, pri katerem so osi nameščene blizu težišča vozila (kadar je enakomerno obremenjeno), tako da se na vlečno vozilo prenaša le majhna statična obremenitev, ki ne presega 10 % tiste, ki ustreza največji masi priklopnega vozila, ali obremenitve 1 000 daN (kar je manjše).
4.4	DE	Priklopnik s togim ojesom	Priklopnik z eno osjo ali skupino osi, opremljen s togim ojesom, ki zaradi konstrukcije prenaša statično obremenitev, ki ne presega 4 000 daN, na vlečno vozilo in ki ne ustreza opredelitvi priklopnika s centralno osjo. Vlečne sklopke za skupino vozil ne sestavljata kraljevi čep in sedlo.



## Dodatek 1

**Postopek za preverjanje, ali se vozilo lahko uvrsti med terenska vozila****0. Splošno**

- 0.1 Za namene razvrstitve vozil kot terenskih vozil se uporablja postopek, opisan v tem dodatku.

**1. Preskusni pogoji za geometrične meritve**

- 1.1 Vozila kategorije M<sub>1</sub> ali N<sub>1</sub> so v neobremenjenem položaju, s preskusno lutko, ki ustreza meram 50 % moške populacije, nameščeno na voznikov sedež, in opremljena s hladilno tekočino, mazivom, gorivom, orodjem in rezervnim kolesom (če je bilo dobavljeno z vozilom kot del originalne opreme).

Preskusna lutka se lahko nadomesti s podobno napravo z isto maso.

- 1.2 Vozila, razen vozil iz točke 1.1, se obremenijo do največje tehnično dovoljene mase.

Porazdelitev te mase na osi mora biti taka, da predstavlja najneugodnejši primer glede na skladnost z zadevnimi merili.

- 1.3 Tehnična služba pregleda vozilo, ki je predstavnik tipa, glede pogojev iz točke 1.1 ali 1.2. Vozilo mora stati na mestu s kolesi, obrnjenimi naravnost naprej.

Tla, na katerih se izvajajo meritve, morajo biti čim bolj vodoravna in ravna (največji naklon 0,5 %).

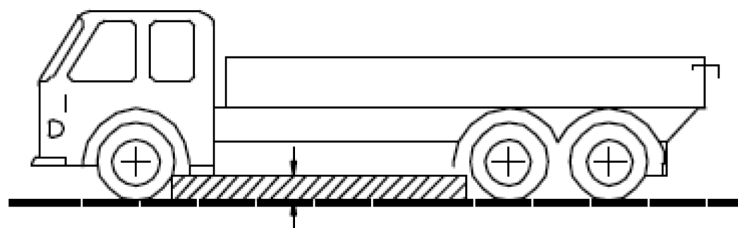
**2. Merjenje prednjega in zadnjega pristopnega kota ter kota rampe**

- 2.1 Prednji pristopni kot se meri v skladu s točko 6.10 standarda ISO 612:1978.
- 2.2 Zadnji pristopni kot se meri v skladu s točko 6.11 standarda ISO 612:1978.
- 2.3 Kot rampe se meri v skladu s točko 6.9 standarda ISO 612:1978.
- 2.4 Pri merjenju zadnjega pristopnega kota so lahko naprave za zaščito pred podletom od zadaj, ki imajo nastavljivo višino, nameščene v zgornji položaj.
- 2.5 Predpis iz točke 2.4 se ne razume kot obveznost, da bi moralo biti že osnovno vozilo opremljeno z zaščito pred podletom od zadaj. Vendar pa mora proizvajalec osnovnega vozila obvestiti proizvajalca na naslednji stopnji, da mora vozilo, ki se opremi z zaščito pred podletom od zadaj, izpolnjevati zahteve glede zadnjega pristopnega kota.

**3. Meritve oddaljenosti od tal**

- 3.1 Razdalja od tal med osema
- 3.1.1 „Razdalja od tal med osema“ pomeni najkrajšo razdaljo med ravnino tal in najnižjo trdno točko vozila.

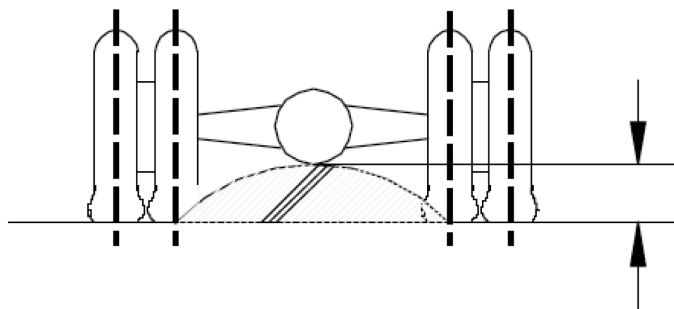
Za uporabo te opredelitve se upošteva razdalja med zadnjo osjo sprednje skupine osi in prvo osjo zadnje skupine osi.



3.1.2 Noben nepremični del vozila ne sme štrleti v osenčeno območje na risbi.

3.2 Razdalja od tal pod osjo

3.2.1 ‚Razdalja od tal pod osjo‘ pomeni razdaljo med najvišjo točko loka kroga, ki poteka skozi središče kolesne sledi koles na isti osi (pri dvojnih kolesih je to notranje kolo) in se dotika najnižje trdne točke na vozilu med kolesi.



3.2.2 Kadar je primerno, se opravijo meritve razdalje od tal na vsaki od osi v skupini osi.

#### 4. Sposobnosti premagovanja vzpona

4.1 ‚Sposobnost premagovanja vzpona‘ pomeni sposobnost vozila, da premaga vzpon.

4.2 Sposobnost premagovanja vzpona nedodelanega in dokončanega vozila kategorij M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> in N<sub>3</sub> se preveri s preskusom.

4.3 Tehnična služba opravi preskus na vozilu, ki je predstavnik tipa vozila, ki ga je treba preskusiti.

4.4 Na zahtevo proizvajalca in pod pogoji iz Priloge XVI se lahko sposobnost tipa vozila za premagovanje vzpona prikaže z virtualnim preskušanjem.

#### 5. Preskusni pogoji in odločujoče merilo

5.1 Do 31. oktobra 2014 se uporabljajo pogoji iz oddelka 7.5 Priloge I k Direktivi 97/27/ES.

Od 1. novembra 2014 se uporabljajo preskusni pogoji, sprejeti na podlagi Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(1)</sup> v skladu s členom 14 te uredbe.

5.2 Vozilo mora premagati naklon pri stalni hitrosti brez vzdolžnega ali bočnega zdrsa kolesa.

<sup>(1)</sup> UL L 200, 31.7.2009, str. 1.

## Dodatek 2

**Številke, ki se uporabijo za dopolnitev kod, ki se uporabljajo za različne vrste nadgradenj**

- 01 Plato
  - 02 Odprt keson
  - 03 Zaprta nadgradnja
  - 04 Klimatizirana nadgradnja z izoliranimi stenami in opremo za vzdrževanje notranje temperature
  - 05 Klimatizirana nadgradnja z izoliranimi stenami, vendar brez opreme za vzdrževanje notranje temperature
  - 06 S platnenimi stranicami
  - 07 Zamenljiva nadgradnja
  - 08 Nosilec zabojnikov
  - 09 Vozila, opremljena z dvizžno kljuko
  - 10 Prekucnik
  - 11 Cisterna
  - 12 Cisterna za prevoz nevarnega blaga
  - 13 Za prevoz živali
  - 14 Za prevoz vozil
  - 15 Mešalnik betona
  - 16 Črpalka za beton
  - 17 Za hlodovino
  - 18 Za zbiranje smeti
  - 19 Za pometanje in čiščenje cest, čiščenje odtokov
  - 20 Kompresor
  - 21 Za prevoz čolnov
  - 22 Za prevoz jadralnih letal
  - 23 Za namene maloprodaje ali oglaševanja
  - 24 Za vleko poškodovanih vozil
  - 25 Vozilo z lestvijo
  - 26 Vozilo z dvigalom (razen avto-dvigala iz oddelka 5 dela A Priloge II)
  - 27 Dvizna ploščad
  - 28 Vozilo z vrtno napravo
  - 29 Nizkonakladalni priklopnik
  - 30 Za prevoz stekla
  - 31 Gasilsko vozilo
  - 99 Nadgradnja, ki ni vključena v ta seznam.“
-

## PRILOGA II

Priloga IV k Direktivi 2007/46/ES se spremeni:

1. Naslov Priloge IV se nadomesti z „**ZAHTEVE ZA ES-HOMOLOGACIJO VOZILA**“.
2. Točka 43 dela I Priloge IV se nadomesti:

„43	Sistemi za preprečevanje škropljenja	Direktiva 91/226/EGS	L 103, 23.4.1991, str. 5					x	x	x	x	x	x	x	x
-----	--------------------------------------	----------------------	--------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

3. Naslov Dodatka k Prilogi IV se nadomesti z „**Zahteve za homologacijo vozil kategorije M<sub>1</sub>, izdelanih v majhnih serijah v skladu s členom 22**“.

## PRILOGA III

Priloga IX k Direktivi 2007/46/ES se spremeni:

1. Besedilo vnosa 31 v „Stran 2 – Kategorija vozil N<sub>2</sub> (dokončana in dodelana vozila)“ vzorca certifikata o skladnosti se nadomesti z naslednjim besedilom:

„31. Lega dvižnih osi: ...“

2. Besedilo vnosa 31 v „Stran 2 – Kategorija vozil N<sub>3</sub> (dokončana in dodelana vozila)“ vzorca certifikata o skladnosti se nadomesti z naslednjim besedilom:

„31. Lega dvižnih osi: ...“

3. Besedilo vnosa 31 v „Stran 2 – Kategoriji vozil O<sub>1</sub> in O<sub>2</sub> (dokončana in dodelana vozila)“ vzorca certifikata o skladnosti se nadomesti z naslednjim besedilom

„31. Lega dvižnih osi: ...“

4. Besedilo vnosa 31 v „Stran 2 – Kategoriji vozil O<sub>3</sub> in O<sub>4</sub> (dokončana in dodelana vozila)“ vzorca certifikata o skladnosti se nadomesti z naslednjim besedilom:

„31. Lega dvižnih osi: ...“

5. Besedilo vnosa 31 v „Stran 2 – Kategorija vozil N<sub>2</sub> (nedodelana vozila)“ vzorca certifikata o skladnosti se nadomesti z naslednjim besedilom:

„31. Lega dvižnih osi: ...“

6. Besedilo vnosa 31 v „Stran 2 – Kategorija vozil N<sub>3</sub> (nedodelana vozila)“ vzorca certifikata o skladnosti se nadomesti z naslednjim besedilom:

„31. Lega dvižnih osi: ...“

7. Besedilo vnosa 31 v „Stran 2 – Kategoriji vozil O<sub>1</sub> in O<sub>2</sub> (nedodelana vozila)“ vzorca certifikata o skladnosti se nadomesti z naslednjim besedilom:

„31. Lega dvižnih osi: ...“

8. Besedilo vnosa 31 v „Stran 2 – Kategoriji vozil O<sub>3</sub> in O<sub>4</sub> (nedodelana vozila)“ vzorca certifikata o skladnosti se nadomesti z naslednjim besedilom:

„31. Lega dvižnih osi: ...“

9. Besedilo pojasnil v zvezi s Prilogo IX se spremeni:

(a) zadnji stavek pojasnila (a) se črta;

(b) k pojasnilu (e) se doda naslednji stavek:

„Za priklopnik s centralno osjo z eno osjo navesti vodoravno razdaljo med navpično osjo vlečne sklopke in središčem osi.“

—

## PRILOGA IV

Priloga XI k Direktivi 2007/46/ES se spremeni:

1. Točka 43 Dodatka 2 k Prilogi XI se nadomesti z naslednjim:

„43	Sistemi za preprečevanje škropljenja	Direktiva 91/226/EGS				x	x	x	x	x	x	x	x
-----	--------------------------------------	----------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

2. Točka 43 Dodatka 4 k Prilogi XI se nadomesti z naslednjim:

„43	Sistemi za preprečevanje škropljenja	Direktiva 91/226/EGS				x	x	x	x	x	x	x	x
-----	--------------------------------------	----------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

3. Za Dodatkom 5 in pred „Obrazložitev pomena črk“ se doda naslednji Dodatek 6:

„Dodatek 6

**Priklopniki za prevoz izrednega tovora**

Točka	Predmet	Sklic na regulativni akt	Priklopnik kategorije O <sub>4</sub>
3	Posoda za gorivo/zaščita pred podletom	Direktiva 70/221/EGS	X
4	Prostor za pritrditev registrske tablice na zadnji strani	Direktiva 70/222/EGS	X
5	Krmilje	Direktiva 70/311/EGS	X
9	Zavore	Direktiva 71/320/EGS	X
10	Radijske motnje (elektromagnetna združljivost)	Direktiva 72/245/EGS	X
18	Tablica proizvajalca	Direktiva 76/114/EGS	X
20	Vgradnja svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav	Direktiva 76/756/EGS	A + N
21	Odsevniki	Direktiva 76/757/EGS	X
22	Gabaritne, prednje pozicijske, zadnje pozicijske, zavorne, bočne svetilke in svetilke za dnevno vožnjo	Direktiva 76/758/EGS	X
23	Smerne svetilke	Direktiva 76/759/EGS	X
24	Osvetlitev zadnje registrske tablice	Direktiva 76/760/EGS	X
28	Zadnje svetilke za meglo	Direktiva 77/538/EGS	X
29	Žarometi za vzvratno vožnjo	Direktiva 77/539/EGS	X
36	Ogrevalni sistemi	Direktiva 2001/56/ES	N/A
42	Bočna zaščita	Direktiva 89/297/EGS	A
43	Sistemi za preprečevanje škropljenja izpod koles	Direktiva 91/226/EGS	A

Točka	Predmet	Sklic na regulativni akt	Priklopnik kategorije O <sub>4</sub>
46	Pnevmatike	Direktiva 92/23/EGS	I
48	Mase in mere	Direktiva 97/27/ES	X
50	Naprave za spenjanje vozil	Direktiva 94/20/ES	X
63	Uredba o splošni varnosti	Uredba (ES) št. 661/2009	P/A"

4. „Obrazložitev pomena črk“ se spremeni:

(a) Točka L se nadomesti z naslednjim besedilom:

„L: Uporaba je omejena samo na sedeže za običajno uporabo med vožnjo. Na zadnjih sedežih se zahtevajo vsaj pritrdišča trebušnih pasov. Sedeži, ki se ne uporabljajo med vožnjo, morajo biti jasno označeni bodisi s piktogramom bodisi znakom z ustreznim besedilom.“

(b) Za točko N/A se vstavi naslednja točka:

„P/A: Ta regulativni akt se delno uporablja. Natančno področje uporabe je določeno v izvedbenih ukrepih Uredbe (ES) št. 661/2009.“

(c) Za točko H se vstavi naslednja točka

„I: Pnevmatike morajo biti homologirane v skladu z zahtevami iz Pravilnika UN/ECE št. 54, tudi če največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 80 km/h.

Nosilnost se lahko v dogovoru s proizvajalcem pnevmatik prilagodi glede na največjo konstrukcijsko določeno hitrost priklopnega vozila.“

## IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 679/2011

z dne 14. julija 2011

**o spremembi Uredbe (ES) št. 1974/2006 o podrobnih pravilih glede uporabe Uredbe Sveta (ES) št. 1698/2005 o podpori za razvoj podeželja iz Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja (EKSRP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1698/2005 z dne 20. septembra 2005 o podpori za razvoj podeželja iz Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja (EKSRP) <sup>(1)</sup> in zlasti člena 91 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (ES) št. 1698/2005 za celotno Unijo določa enoten zakonski okvir podpore za razvoj podeželja iz Evropskega kmetijskega sklada za razvoj podeželja (EKSRP). Navedeni zakonski okvir je bil dopolnjen z izvedbenimi pravili iz Uredbe Komisije (ES) št. 1974/2006 <sup>(2)</sup>. Glede na pridobljene izkušnje in težave, ki so se pojavile pri izvajanju programov za razvoj podeželja, je treba spremeniti nekatere določbe navedene uredbe in uvesti nekatera dodatna izvedbena pravila.
- (2) Dejavnosti v zvezi s proizvodnjo obnovljive energije na kmetijskih gospodarskih v skladu s členom 26 Uredbe (ES) št. 1698/2005 so lahko zunaj področja uporabe člena 42 Pogodbe. Da se zagotovi skladnost s pravili za državno pomoč kmetijstvu, je treba določiti posebno določbo za naložbe v proizvodnjo obnovljive energije na kmetijskih gospodarstvih.
- (3) Člen 27(12) Uredbe (ES) št. 1974/2006 določa, da je prilagoditev kmetijskega okolja ali dobrega počutja živali lahko v obliki podaljšanja trajanja obveznosti. Da se prepreči prekrivanje z naslednjim programskim obdobjem, je treba tako prilagoditev omejiti na konec obdobja premij, na katero se nanaša zahtevek za plačilo 2013.
- (4) Člen 47 Uredbe (ES) št. 1698/2005 določa, da se gozdarsko-okoljske obveznosti praviloma prevzamejo za obdobje petih do sedmih let. Da bi se preprečilo stanje, ko se obnovljene obveznosti prekrivajo z naslednjim

programskim obdobjem, je treba omogočiti, da lahko države članice dovolijo, da se take obveznosti podaljšajo do konca obdobja premije, na katero se nanaša zahtevek za plačilo 2013.

- (5) Člen 62(1)(b) Uredbe (ES) št. 1698/2005 določa, da morajo na ravni odločanja lokalne akcijske skupine ekonomski in socialni partnerji ter drugi predstavniki civilne družbe predstavljati vsaj 50 % lokalnega partnerstva. Države članice morajo zagotoviti, da lokalne akcijske skupine izpolnjujejo tudi najmanjši odstotek glede glasovanja, da se prepreči prevlada javnega sektorja pri odločanju. Poleg tega je treba zagotoviti, da podporniki projekta ne morejo vplivati na odločitve v zvezi z izborom projektov. Zato je treba vzpostaviti učinkovit nadzor, da se prepreči vsakršno nasprotje interesov v zvezi z oceno in glasovanjem o predlogih projektov. S primerno prepoznavnostjo je treba zagotoviti tudi preglednost odločanja.
- (6) Člen 38(2) Uredbe (ES) št. 1974/2006 določa možnost izplačila predplačil za tekoče stroške lokalnih akcijskih skupin. Dokazano je, da je za zagotovitev potreb denarnega toka lokalnih akcijskih skupin treba povečati možnost plačila predplačil, da se krijejo stroški v zvezi s pridobivanjem strokovnih znanj in animiranjem območja iz člena 63(c) Uredbe (ES) št. 1698/2005.
- (7) Člen 44(3) Uredbe (ES) št. 1974/2006 omogoča državam članicam, da sprejmejo posebne ukrepe za zagotovitev, da manjše spremembe razmer na kmetijskem gospodarstvu ne povzročijo neustreznih rezultatov glede prevzete obveznosti v zvezi z obveznostjo upravičenca, da ponovno plača pomoč, če prevzemnik dela gospodarstva ni prevzel obveznosti. Da se zagotovi pravna gotovost, je treba zagotoviti opredelitev, kaj pomeni manjšo spremembo v primerih, ko je območje gospodarstva zmanjšano.
- (8) Člen 46 Uredbe (ES) št. 1974/2006 določa klavzulo o reviziji v primeru sprememb temelja za nekatere ukrepe. Klavzulo o reviziji je treba zagotoviti tudi v primeru trajanja novih obveznosti v zvezi s kmetijskim okoljem, dobrim počutjem živali ali gozdarskim okoljem, ki so prevzete za obdobje pet do sedem let podaljšanja trenutnega programskega obdobja, da bi se preprečile nedoslednosti s pravnim in političnim okvirom, ki ga je treba določiti za obdobje, ki sledi trenutnemu programskemu obdobju.

<sup>(1)</sup> UL L 277, 21.10.2005, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 368, 23.12.2006, str. 15.



- (9) Da se pojasni uporaba člena 52(1) Uredbe (ES) št. 1974/2006, je treba določiti osnovo za uporabo stopnje sofinanciranja v primeru finančnega inženiringa.
- (10) Za jamstvene sklade v smislu finančnega inženiringa iz pododdelka 3 oddelka 1 poglavja IV Uredbe (ES) št. 1974/2006 je treba zagotoviti dodatne podrobnosti o metodi izračuna upravičenih stroškov dejavnosti v zvezi s temi intervencijami, da se zagotovi najučinkovitejša raba virov Unije.
- (11) Ob priznavanju posebnosti razvoja podeželja, povezanih predvsem z manjšim obsegom podprtih dejavnosti, je treba pojasniti ponovno uporabo sredstev, ki se vrnejo dejavnostim finančnega inženiringa med programskim obdobjem, ter razlikovati med tem in ponovno uporabo po končnem datumu upravičenosti programa za razvoj podeželja, da se čim bolj poveča učinek vzvoda instrumenta finančnega inženiringa.
- (12) Ob upoštevanju značilnosti nekaterih naložb v gozdarstvo in dejstva, da so plačila lahko v nekaterih primerih vezana na površino, je treba omogočiti uporabo izračunov standardnih stroškov kot alternativno možnost sistema na podlagi računov, ki se uporablja za določanje ravni podpore za ukrepe iz člena 27 Uredbe (ES) št. 1698/2005. Člen 53(1) Uredbe (ES) št. 1974/2006 je zato treba ustrezno prilagoditi.
- (13) Člen 54(1) Uredbe (ES) št. 1974/2006 določa pogoje, za katere se prispevki v naravi lahko štejejo za upravičene izdatke. Člen 54(1) v sedanjih obliki šteje prispevke v naravi za upravičene samo pri naložbenih dejavnostih. Izkušnje kažejo, da je ta pogoj preveč omejevalen za učinkovito izvajanje ukrepov. Zato je treba zagotoviti, da so prispevki v naravi lahko upravičeni za vse vrste dejavnosti.
- (14) Člen 55 Uredbe (ES) št. 1974/2006 določa vrsto pravil za opredelitev upravičenih izdatkov za naložbene dejavnosti. Da se zagotovi dodatna jasnost izvajanja tega člena, je treba pridobivanje pravic do plačila izrecno izključiti iz upravičenosti. Treba je tudi pojasniti, da glede na svojo naravo naložbe, ki nadomeščajo proizvodni kmetijski potencial po naravnih nesrečah, predstavljajo upravičene izdatke.
- (15) Da se poveča učinek predplačil v smislu trenutne finančne krize ob upoštevanju posebne vloge regionalnih vlad pri izvajanju politike razvoja podeželja, je treba možnost predplačil v členu 56 Uredbe (ES) št. 1974/2006 odpreti tudi za regionalne organe.
- (16) V času gospodarske in finančne krize je treba dvigniti zgornjo mejo za predplačila za leti 2009 in 2010 za 50 %, da se olajša uresničevanje naložbenih projektov. Da se upoštevajo nadaljnji negativni učinki gospodarske in finančne krize, je treba ohraniti to višjo mejo do konca programskega obdobja. Da se zagotovi neprekinjenost izvajanja programov za razvoj podeželja med koncem leta 2010 in začetkom veljavnosti te uredbe, je treba ustrezno določbo uporabljati za nazaj od 1. januarja 2011.
- (17) Da se upoštevata sorazmerna majhnost projektov za razvoj podeželja in težavnost takih projektov pri pridobivanju bančnih garancij za predplačila, je treba sprejeti ukrepe, ki omogočajo, da se ta jamstva nadomestijo s pisnimi jamstvi javnih organov.
- (18) Da se predplačila čim bolje uporabijo, je treba prepustiti pristojni plačilni agenciji, da določi, kdaj se jamstva sprostijo.
- (19) Uredbo (ES) št. 1974/2006 je zato treba ustrezno spremeniti.
- (20) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Odbora za razvoj podeželja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

#### Člen 1

Uredba (ES) št. 1974/2006 se spremeni:

1. Vstavi se člen 16a:

#### „Člen 16a

Za namene člena 26 Uredbe (EU) št. 1698/2005 so pri naložbah v proizvodnjo toplotne energije in/ali električne energije iz obnovljivih virov na kmetijskih gospodarstvih zmogljivosti za proizvodnjo obnovljive energije upravičene do podpore le, če njihova proizvodna zmogljivost ni večja od kombinirane povprečne letne energetske porabe toplotne in električne energije na kmetijskem gospodarstvu, vključno s kmečkim gospodinjstvom.

Pri naložbah v proizvodnjo biogoriv na kmetijskih gospodarstvih v smislu Direktive 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta (\*) so zmogljivosti za proizvodnjo obnovljive energije upravičene do podpore le, če njihova proizvodna zmogljivost ni večja od povprečne letne porabe goriva na kmetijskem gospodarstvu.

(\*) UL L 140, 5.6.2009. str. 16.“

2. V členu 27(12) se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim besedilom:

„Take prilagoditve so lahko tudi v obliki podaljšanja trajanja obveznosti. Podaljšanje ne sme presežati obdobja, na katero se nanaša zahtevki za plačilo 2013.“

3. Vstavi se člen 32a:

„Člen 32a

Za namene člena 47 Uredbe (ES) št. 1698/2005 lahko države članice omogočijo, da se obveznosti v zvezi s kmetijskim okoljem podaljšajo do konca obdobja, na katero se nanaša zahtevki za plačilo 2013.“

4. V členu 37 se doda naslednji odstavek:

„5. Za namene člena 62(4) Uredbe (ES) št. 1698/2005 se odločitve o izbiri projektov organa odločanja lokalnih akcijskih skupin sprejmejo z glasovanjem, pri katerem imajo ekonomski in socialni partnerji ter drugi predstavniki civilne družbe, kot je določeno v členu 62(1)(b) navedene uredbe, vsaj 50 % glasov. Pri postopku odločanja v zvezi z izborom projektov se upoštevajo primerna pravila za zagotavljanje preglednosti in preprečevanje nasprotij interesov.“

5. Člen 38(2) se nadomesti z naslednjim:

„2. Države članice lahko na zahtevo plačajo predplačilo lokalnim akcijskim skupinam. Znesek predplačila ne presega 20 % javne pomoči, ki se nanaša na tekoče stroške iz člena 63(c) Uredbe (ES) št. 1698/2005, pogoj za izplačilo pa je odprtje bančne garancije ali enakovrednega jamstva v višini 110 % zneska predplačila. Garancija se sprostí najpozneje ob koncu izvajanja strategije lokalnega razvoja.

Člen 24(6) Uredbe Komisije (EU) št. 65/2011 (\*) ne velja za izplačilo iz prvega pododstavka.

(\*) UL L 25, 28.1.2011, str. 8.“

6. Členu 44(3) se doda naslednji pododstavek:

„Zmanjšanje površine gospodarstva do 10 % površine iz obveznosti se šteje za majhno spremembo za namene prvega pododstavka.“

7. V členu 46 se doda naslednji odstavek:

„Klavzulo o reviziji je treba zagotoviti od leta 2012 dalje za obveznosti, ki so prevzete za obdobje med pet in sedem let v skladu s členi 39, 40 in 47 Uredbe (ES) št. 1698/2005 in presegajo trenutno programsko obdobje, da bi se omogočila prilagoditev pravnega okvira naslednjega programskega obdobja. Vendar se države članice lahko odločijo za uvedbo take klavzule o reviziji že leta 2011. Drugi odstavek se uporablja tudi v zvezi s tem odstavkom.“

8. Člen 52 se nadomesti z naslednjim besedilom:

„Člen 52

1. Kar zadeva dejavnosti finančnega inženiringa iz člena 51 te uredbe, so izdatki, posredovani Komisiji v skladu s členom 26(3)(a) Uredbe (ES) št. 1290/2005, celotni izdatki, plačani za vzpostavitev takih skladov ali prispevanje vanje.

Vendar so ob končnem izplačilu in zaključku programa za razvoj podeželja v skladu s členom 28 Uredbe (ES) št. 1290/2005 upravičeni izdatki vsota naslednjega:

(a) vseh plačil za naložbe v podjetja iz vsakega od zadevnih skladov, ali vsa jamstva, vključno z zneski, ki so bili namenjeni kot jamstvo jamstvenega sklada;

(b) upravičenih stroškov upravljanja.

Stopnja sofinanciranja, ki se uporablja, ustreza stopnji sofinanciranja ukrepa, h kateremu sklad prispeva. Če sklad prispeva k mnogim ukrepom z različnimi stopnjami sofinanciranja, se te stopnje uporabljajo po stopnji ustreznega upravičenega izdatka.

Razlika med prispevkom EKSRP, ki je bil dejansko izplačan v skladu s prvim pododstavkom, in upravičenimi izdatki pod točkama (a) ali (b) drugega pododstavka se uskladi v okviru letnih obračunov zadnjega leta izvajanja programa. Ti računi vključujejo potrebne podrobne finančne informacije.

2. Če EKSRP sofinancira dejavnosti, ki zajemajo jamstvene sklade za vračljive naložbe v skladu s členom 50 te uredbe, se izvede ustrezna predhodna ocena pričakovanih izgub, pri čemer se upošteva trenutna tržna praksa za podobne dejavnosti za vrsto naložb in zadevni trg. Ocena pričakovanih izgub se lahko pregleda, če je to upravičeno z nadaljnjimi tržnimi pogoji. Sredstva za izplačevanje jamstev odražajo tako oceno.

3. Sredstva, ki se dejavnosti med programskim obdobjem vrnejo iz naložb skladov ali ki ostanejo, potem ko so jamstva izplačana, sklad ponovno uporabi za financiranje sporazuma iz člena 51(6) te uredbe ali se uskladijo v smislu letnih obračunov. Po končnem datumu upravičenosti programov za razvoj podeželja sredstva, ki se dejavnosti vrnejo iz naložb skladov ali ki ostanejo, potem ko so vsa jamstva izplačana, države članice uporabijo v korist posameznih podjetij.

Obresti, nastale zaradi plačil iz programov za razvoj podeželja v sklade, se uporabljajo za financiranje v skladu s prvim pododstavkom.“

9. V členu 53(1) se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Kjer je to primerno, lahko države članice določijo raven podpore, predvidene v členih 27, 31, 37 do 41 in 43 do 49 Uredbe (ES) št. 1698/2005, na podlagi običajnih stroškov in običajnih predvidevanj izpada dohodka.“

10. V členu 54(1) se uvodno besedilo prvega pododstavka nadomesti z naslednjim:

„Za prispevke v naravi javnih ali zasebnih upravičencev, in sicer nudenje blaga ali storitev, za katere ni prejeto plačilo, ki bi bilo podprto z računi ali enakovrednimi dokumenti, štejejo za upravičene izdatke, če so izpolnjeni naslednji pogoji:“

11. Člen 55(2) se nadomesti z naslednjim:

„2. V primeru kmetijskih naložb nakupi pravic kmetijske proizvodnje, pravic do plačila, živali, enoletnih rastlin ter njihovo sajenje niso upravičeni do podpore za naložbe.

Preproste nadomestne naložbe niso upravičen izdatek.

Vendar je v primeru obnavljanja potenciala kmetijske proizvodnje, ki so prizadele naravne nesreče na podlagi člena 20(b)(vi) Uredbe (ES) št. 1698/2005, izdatek za nakup živali in nadomestne naložbe lahko upravičen izdatek.“

12. Člen 56 se nadomesti z naslednjim besedilom:

„Člen 56

1. Z odstopanjem od člena 24(6) Uredbe (EU) št. 65/2011 lahko države članice na zahtevo plačajo predplačilo upravičencem podpore za naložbe. Kar zadeva javne upravičence, se lahko tako predplačilo izplača občinam in njihovim združenjem ter regionalnim organom in osebam javnega prava.

2. Znesek predplačila ne presega 50 % javne pomoči za naložbo, pogoj za izplačilo pa je odprtje bančne garancije ali enakovrednega jamstva v višini 110 % zneska predplačila.

Zmogljivost, ki jo je javni organ dal za jamstvo, šteje za enakovredno jamstvu iz prvega pododstavka, če se organ zaveže izplačati znesek, pokrit s tem jamstvom, in če ne bi bila vzpostavljena upravičenost do predplačila.

3. Jamstvo se sprostí, ko pristojna plačilna agencija ugotovi, da je znesek dejanskih izdatkov, ki ustrezajo javni pomoči, povezani z naložbo, presegele znesek predplačila.“

Člen 2

Ta uredba začne veljati tretji dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije.

Člen 1(12) glede prvega pododstavka člena 56(2) Uredbe (ES) št. 1974/2006 se uporablja od 1. januarja 2011.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 14. julija 2011

*Za Komisijo*  
*Predsednik*  
José Manuel BARROSO

---

**IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 680/2011****z dne 14. julija 2011****o določitvi zgornjih meja proračuna za leto 2011 za nekatere sheme neposrednih podpor iz Uredbe Sveta (ES) št. 73/2009**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 73/2009 z dne 19. januarja 2009 o skupnih pravilih za sheme neposrednih podpor za kmete v okviru skupne kmetijske politike in o uvedbi nekaterih shem podpor za kmete, spremembi uredb (ES) št. 1290/2005, (ES) št. 247/2006, (ES) št. 378/2007 in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1782/2003<sup>(1)</sup> ter zlasti prvega pododstavka člena 51(2), člena 69(3), člena 87(3), člena 123(1), drugega pododstavka člena 128(1), drugega pododstavka člena 128(2) in člena 131(4) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Za države članice, ki leta 2011 izvajajo shemo enotnega plačila iz naslova III Uredbe (ES) št. 73/2009, je za leto 2011 treba določiti zgornje meje proračuna za vsako plačilo iz členov 52, 53 in 54 navedene uredbe.
- (2) Za države članice, ki leta 2011 uporabljajo možnost iz člena 87 Uredbe (ES) št. 73/2009, je za leto 2011 treba določiti zgornje meje proračuna, ki se uporabljajo za neposredna plačila, izključena iz sheme enotnega plačila.
- (3) Za države članice, ki leta 2011 uporabljajo možnosti iz členov 69(1) ali 131(1) Uredbe (ES) št. 73/2009, je za leto 2011 treba določiti zgornje meje proračuna za posebno podporo iz poglavja 5 naslova III Uredbe (ES) št. 73/2009.
- (4) S členom 69(4) Uredbe (ES) št. 73/2009 so sredstva, ki se lahko uporabljajo za kateri koli vezan ukrep iz točk (i), (ii), (iii) in (iv) člena 68(1)(a) ter člena 68(1)(b) in (e), omejena na 3,5 % nacionalne zgornje meje iz člena 40 iste uredbe. Zaradi jasnosti mora Komisija objaviti zgornjo mejo, ki izhaja iz zneskov, ki so jih države članice sporočile za zadevne ukrepe.
- (5) V skladu s členom 69(6)(a) Uredbe (ES) št. 73/2009 so zneski, izračunani v skladu s členom 69(7) navedene uredbe določeni v Prilogi III Uredbe Komisije (ES) št. 1120/2009 z dne 29. oktobra 2009 o podrobnih pravilih za izvajanje sheme enotnega plačila iz naslova III Uredbe Sveta (ES) št. 73/2009<sup>(2)</sup>. Zaradi jasnosti mora Komisija objaviti zneske, ki so jih sporočile države članice in ki jih nameravajo uporabiti v skladu s členom 69(6)(a) Uredbe (ES) št. 73/2009.
- (6) Zaradi jasnosti je treba za leto 2011 objaviti zgornje meje proračuna za shemo enotnega plačila, ki izhajajo iz odbitka zgornjih meja, določenih za plačila iz členov 52, 53, 54, 68 in 87 Uredbe (ES) št. 73/2009, od zgornjih meja iz Priloge VIII k isti uredbi. Znesek, ki ga je treba odbiti od navedene Priloge VIII, da bi se financirala posebna podpora iz člena 68 Uredbe (ES) št. 73/2009, ustreza razliki med skupnim zneskom za posebno podporo, ki so jo sporočile države članice, in zneski, sporočenimi za financiranje posebne podpore v skladu s členom 69(6)(a) iste uredbe. Kadar se država članica, ki izvaja shemo enotnega plačila, odloči, da bo dodelila podporo iz točke (c) člena 68(1), se znesek, ki se ga sporoči Komisiji, vključi v zgornjo mejo sheme enotnega plačila, ker se ta podpora dodeli v obliki povečanja zneska na enoto in/ali števila kmetovih pravic do plačila.
- (7) Za države članice, ki leta 2011 izvajajo shemo enotnega plačila iz poglavja 2, naslova V Uredbe (ES) št. 73/2009, je treba letne finančne okvire določiti v skladu s členom 123(1) navedene uredbe.
- (8) Zaradi jasnosti je treba objaviti največje zneske sredstev, ki so na voljo državam članicam, ki uporabljajo shemo enotnega plačila na površino za dodeljevanje ločenih plačil za sladkor iz člena 126 Uredbe (ES) št. 73/2009 leta 2011, določenih na podlagi njihovega uradnega obvestila.
- (9) Zaradi jasnosti je treba objaviti največje zneske sredstev, ki so na voljo državam članicam, ki uporabljajo shemo enotnega plačila na površino za dodeljevanje ločenih plačil za sadje in zelenjavo iz člena 127 Uredbe (ES) št. 73/2009 leta 2011, določenih na podlagi njihovega uradnega obvestila.

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

- (10) Za države članice, ki uporabljajo shemo enotnega plačila na površino, je treba na podlagi njihovega uradnega obvestila objaviti zgornje meje proračuna leta 2011, ki se leta 2011 uporabljajo za prehodna plačila za plačila za sadje in zelenjavo v skladu s členom 128(1) in (2) Uredbe (ES) št. 73/2009.
- (11) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Upravljalnega odbora za neposredna plačila –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

#### Člen 1

1. Zgornje meje proračuna za leto 2011 iz člena 51(2) Uredbe (ES) št. 73/2009 so določene v Prilogi I k tej uredbi.
2. Zgornje meje proračuna za leto 2011 iz člena 87(3) Uredbe (ES) št. 73/2009 so določene v Prilogi II k tej uredbi.
3. Zgornje meje proračuna za leto 2011 iz člena 69(3) in 131(4) Uredbe (ES) št. 73/2009 so določene v Prilogi III k tej uredbi.
4. Zgornje meje proračuna za leto 2011 za podporo iz točk (i), (ii), (iii) in (iv) člena 68(1)(a) ter člena 68(1)(b) in (e) Uredbe (ES) št. 73/2009 so določene v Prilogi IV k tej uredbi.

5. Zneski, ki jih države članice lahko uporabijo v skladu s členom 69(6)(a) Uredbe (ES) št. 73/2009, da se krije posebna podpora iz člena 68(1) iste uredbe, so določeni v Prilogi V k tej uredbi.

6. Zgornje meje proračuna za leto 2011 za shemo enotnega plačila iz naslova III Uredbe (ES) št. 73/2009 so določene v Prilogi VI k tej uredbi.

7. Letni finančni okviri za leto 2011 iz člena 123(1) Uredbe (ES) št. 73/2009 so določeni v Prilogi VII k tej uredbi.

8. Najvišji zneski sredstev, ki so na voljo Češki, Madžarski, Latviji, Litvi, Poljski, Romuniji in Slovaški za dodelitev ločenega plačila za sladkor leta 2011, kot je določeno v členu 126 Uredbe (ES) št. 73/2009, so določeni v Prilogi VIII k tej uredbi.

9. Najvišji zneski sredstev, ki so na voljo Češki, Madžarski, Poljski in Slovaški za dodelitev ločenega plačila za sadje in zelenjavo leta 2011, kot je določeno v členu 127 Uredbe (ES) št. 73/2009, so določeni v Prilogi IX k tej uredbi.

10. Zgornje meje proračuna za leto 2011 iz drugega pododstavka člena 128(1) in (2) Uredbe (ES) št. 73/2009 so določene v Prilogi X k tej uredbi.

#### Člen 2

Ta uredba začne veljati sedmi dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 14. julija 2011

Za Komisijo  
Predsednik  
José Manuel BARROSO

## PRILOGA I

Zgornje meje proračuna za neposredna plačila, ki se dodelijo v skladu s členi 52, 53 in 54 uredbe (ES) št. 73/2009

Koledarsko leto 2011

(v tisoč EUR)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Premija za ovce in koze		855					21 892		600	
Dodatna premija za ovce in koze							7 184		200	
Premija za krave dojlje	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Dodatna premija za krave dojlje	19 389		26 000			99	9 462			
Posebna premija za goveje meso		33 085						10 077		37 446
Klavna premija, odrasle živali			47 175				8 657			
Klavna premija, teleta	6 384		560				946			
Paradižniki – člen 54(1)				4 017			16 667			
Sadje in zelenjava, razen paradižnikov iz člena 54(2)				33 025	850					

PRILOGA II

Zgornje meje proračuna za neposredna plačila, ki se dodelijo v skladu s členom 87 Uredbe (ES) št. 73/2009

Koledarsko leto 2011

(v tisoč EUR)

	Španija	Francija	Italija	Nizozemska	Portugalska	Finska
– Pomoč za semena	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150



## PRILOGA III

**Zgornje meje proračuna za posebno podporo v skladu s členom 68(1) uredbe (ES) št. 73/2009**  
**Koledarsko leto 2011**

(v tisoč EUR)

Država članica	
Belgija	6 389
Bolgarija	19 326
Česka	31 826
Danska	15 800
Nemčija	2 000
Estonija	1 253
Irska	25 000
Grčija	108 000
Španija	247 865
Francija	456 600
Italija	316 950
Latvija	5 130
Litva	9 503
Madžarska	77 290
Nizozemska	21 965
Avstrija	11 900
Poljska	40 800
Portugalska	32 411
Romunija	25 545
Slovenija	11 699
Slovaška	11 000
Finska	47 555
Švedska	3 434
Združeno kraljestvo	29 800

*Opomba:* Zneski, ki so jih sporočile države članice za dodelitev podpore iz točke (c) člena 68(1) in so vključeni v zgornjo mejo sheme enotnega plačila.  
v Grčiji: 30 000 tisoč EUR  
Slovenija: 4 800 tisoč EUR

## PRILOGA IV

Zgornje meje proračuna za podporo iz točk (i), (ii), (iii) in (iv) člena 68(1)(a) in člena 68(1)(b) in (e) uredbe (ES) št. 73/2009

Koledarsko leto 2011

(v tisoč EUR)

Država članica	
Belgija	6 389
Bolgarija	19 326
Češka	31 826
Danska	4 300
Nemčija	2 000
Estonija	1 253
Irska	25 000
Grčija	78 000
Španija	178 265
Francija	272 600
Italija	147 950
Latvija	5 130
Litva	9 503
Madžarska	46 164
Nizozemska	14 000
Avstrija	11 900
Poljska	40 800
Portugalska	19 510
Romunija	25 545
Slovenija	6 899
Slovaška	11 000
Finska	47 555
Švedska	3 434
Združeno kraljestvo	29 800

## PRILOGA V

Zneski, ki jih države članice uporabijo v skladu s členom 69(6)(a) uredbe (ES) št. 73/2009 za kritje posebne podpore iz člena 68(1) navedene uredbe

Koledarsko leto 2011

(v tisoč EUR)

Država članica	
Belgija	6 389
Danska	15 800
Irska	23 900
Grčija	70 000
Španija	144 200
Francija	74 000
Italija	144 900
Nizozemska	21 965
Avstrija	11 900
Portugalska	21 700
Slovenija	4 800
Finska	4 762

## PRILOGA VI

**Zgornje meje proračuna za shemo enotnega plačila  
Koledarsko leto 2011**

(v tisoč EUR)

Država članica	
Belgija	508 479
Danska	997 381
Nemčija	5 769 994
Irska	1 339 421
Grčija	2 223 798
Španija	4 676 132
Francija	7 477 752
Italija	4 048 143
Luksemburg	37 679
Malta	4 726
Nizozemska	852 443
Avstrija	676 748
Portugalska	435 505
Slovenija	105 247
Finska	521 080
Švedska	724 349
Združeno kraljestvo	3 946 682

## PRILOGA VII

**Letni finančni okviri za shemo enotnega plačila na površino**  
**Koledarsko leto 2011**

(v tisoč EUR)

Država članica	
Bolgarija	400 035
Češka	667 365
Estonija	80 656
Ciper	40 902
Latvija	111 260
Litva	289 729
Madžarska	958 593
Poljska	2 280 455
Romunija	877 278
Slovaška	292 357

## PRILOGA VIII

**Največji zneski sredstev, ki so na voljo državam članicam za dodelitev ločenih plačil za sladkor iz člena 126**  
**Uredbe (ES) št. 73/2009**

**Koledarsko leto 2011**

(v tisoč EUR)

Država članica	
Češka	44 245
Latvija	3 308
Litva	10 260
Madžarska	41 010
Poljska	159 392
Romunija	5 051
Slovaška	19 289

## PRILOGA IX

Največji zneski sredstev, ki so na voljo državam članicam za dodelitev ločenih plačil za sadje in zelenjavo iz člena 127 Uredbe (ES) št. 73/2009

Koledarsko leto 2011

(v tisoč EUR)

Država članica	
Češka	414
Madžarska	4 756
Poljska	6 715
Slovaška	690

## PRILOGA X

Zgornje meje proračuna za prehodna plačila v sektorju sadja in zelenjave iz člena 128 Uredbe (ES) št. 73/2009

Koledarsko leto 2011

(v tisoč EUR)

Država članica	Ciper	Romunija	Slovaška
Paradižnik – člen 128(1)		869	335
Sadje in zelenjava, razen paradižnikov – člen 128(2)	3 359		

**IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 681/2011****z dne 14. julija 2011****o določitvi standardnih uvoznih vrednosti za določitev uvozne cene za nekatere vrste sadja in zelenjave**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1234/2007 z dne 22. oktobra 2007 o vzpostavitvi skupne ureditve kmetijskih trgov in o posebnih določbah za nekatere kmetijske proizvode (Uredba o enotni SUT) <sup>(1)</sup>,ob upoštevanju Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 543/2011 z dne 7. junija 2011 o določitvi podrobnih pravil za uporabo Uredbe Sveta (ES) št. 1234/2007 za sektorja sadja in zelenjave ter predelanega sadja in zelenjave <sup>(2)</sup> ter zlasti člena 136(1) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

Izvedbena uredba (EU) št. 543/2011 na podlagi izida večstranskih trgovinskih pogajanj urugvajskega kroga določa merila, po katerih Komisija določi standardne vrednosti za uvoz iz tretjih držav za proizvode in obdobja iz dela A Priloge XVI k tej uredbi –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

*Člen 1*

Standardne uvozne vrednosti iz člena 136 Izvedbene uredbe (EU) št. 543/2011 so določene v Prilogi k tej uredbi.

*Člen 2*

Ta uredba začne veljati 15. julija 2011.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 14. julija 2011

*Za Komisijo  
V imenu predsednika*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Generalni direktor za kmetijstvo in razvoj podeželja*<sup>(1)</sup> UL L 299, 16.11.2007, str. 1.<sup>(2)</sup> UL L 157, 15.6.2011, str. 1.

## PRILOGA

## Pavšalne uvozne vrednosti za določitev vhodne cene za nekatere vrste sadja in zelenjave

(EUR/100 kg)

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

<sup>(1)</sup> Nomenklatura držav, določena v Uredbi Komisije (ES) št. 1833/2006 (UL L 354, 14.12.2006, str. 19). Oznaka „ZZ“ predstavlja „druga porekla“.



## IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 682/2011

z dne 14. julija 2011

## o določanju najnižje stopnje carinskih dajatev kot odgovor na prvi delni javni razpis v okviru razpisnega postopka, odprtega z Izvedbeno uredbo (EU) št. 634/2011

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1234/2007 z dne 22. oktobra 2007 o vzpostavitvi skupne ureditve kmetijskih trgov in o posebnih določbah za nekatere kmetijske proizvode („Uredba o enotni SUT“) <sup>(1)</sup> ter zlasti člena 187 v povezavi s členom 4 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 634/2011 <sup>(2)</sup> je odprla stalni javni razpis za tržno leto 2010/2011 za uvoz sladkorja z oznako KN 1701 po znižani carinski dajatvi.
- (2) V skladu s členom 6 Izvedbene uredbe (EU) št. 634/2011 se bo Komisija ob upoštevanju ponudb, prejetih v odgovor na delni javni razpis, odločila o tem ali bo določila najnižjo carinsko dajatev za osemestno oznako KN.
- (3) Na podlagi ponudb, prejetih na prvi delni javni razpis, se najmanjša carinska dajatev določi za nekatere osemme-

stne oznake za sladkor z oznako KN 1701 in se ne določi za druge osemestne oznake za sladkor z navedeno KN oznako.

- (4) Da se trg hitro obvesti in zagotovi učinkovito upravljanje ukrepa, mora ta uredba začeti veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropske unije*.
- (5) Upravljalni odbor za skupno ureditev kmetijskih trgov ni dal svojega mnenja v roku, ki ga je določil njegov predsednik –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

## Člen 1

Za prvi delni javni razpis v okviru razpisnega postopka, odprtega z Izvedbeno uredbo (EU) št. 634/2011, se ob upoštevanju časovnega roka za predložitev ponudb, ki je potekel 13. julija 2011, v skladu s Prilogo k tej uredbi določi ali ne določi najmanjša carinska dajatev za osemestne oznake za sladkor z oznako KN 1701.

## Člen 2

Ta uredba začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 14. julija 2011

Za Komisijo  
V imenu predsednika

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Generalni direktor za kmetijstvo in razvoj podeželja

<sup>(1)</sup> UL L 299, 16.11.2007, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 170, 30.6.2011, str. 21.

## PRILOGA

## Najnižje stopnje carinskih dajatev

(EUR/t)

Osemestna oznaka KN	Najnižje stopnje carinskih dajatev
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

(—) Minimalna carinska dajatev ni določena (vse ponudbe zavrnjene).

(X) Brez ponudb.

# SKLEPI

## SKLEP KOMISIJE

z dne 14. julija 2011

**o popravku Direktive 2010/19/EU o spremembi Direktive Sveta 91/226/EGS in Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta zaradi prilagoditve tehničnemu napredku na področju sistemov za preprečevanje škropljenja izpod koles za nekatere kategorije motornih in priklopnih vozil v zvezi s spremembo prilog k Direktivi 2007/46/ES**

(Besedilo velja za EGP)

(2011/415/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) <sup>(1)</sup> ter zlasti člena 39(2) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Pri sprejetju Direktive Komisije 2010/19/EU z dne 9. marca 2010 o spremembi Direktive Sveta 91/226/EGS in Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta zaradi prilagoditve tehničnemu napredku na področju sistemov za preprečevanje škropljenja izpod koles za nekatere kategorije motornih in priklopnih vozil <sup>(2)</sup> je prišlo do napake. Z Direktivo 2010/19/EU so bile uvedene usklajene zahteve v zvezi s sistemi za preprečevanje škropljenja izpod koles za vse kategorije vozil iz Direktive Sveta 91/226/EGS <sup>(3)</sup>. V skladu s tem sta bili spremenjeni tudi prilogi IV in XI k Direktivi 2007/46/ES v navedeni direktivi zaradi prilagoditve tehničnemu napredku. Ker sta bili navedeni prilogi že nadomeščeni z Uredbo Komisije (ES) št. 1060/2008 z dne 7. oktobra 2008 o nadomestitvi prilog I, III, IV, VI, VII, XI in XV k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta o

vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) <sup>(4)</sup> ter spremenjeni z več uredbami, je treba njune naknadne spremembe uvesti tudi z uredbo. Zato je zaradi pravne jasnosti primerno popraviti Direktivo 2010/19/EU.

(2) Zato je treba člen 2 Direktive 2010/19/EU črtati.

(3) Ukrepi, predvideni s tem sklepom, so v skladu z mnenjem Tehničnega odbora za motorna vozila –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

### Člen 1

V Direktivi 2010/19/EU se črta člen 2.

### Člen 2

Ta sklep začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

V Bruslju, 14. julija 2011

Za Komisijo

Predsednik

José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 72, 20.3.2010, str. 17.

<sup>(3)</sup> UL L 103, 23.4.1991, str. 5.

<sup>(4)</sup> UL L 292, 31.10.2008, str. 1.

## IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE

z dne 14. julija 2011

**o odobritvi nekaterih spremenjenih programov za izkoreninjenje in spremljanje živalskih bolezni in zoonoz za leto 2011 in spremembi Sklepa 2010/712/EU glede finančnega prispevka Unije za nekatere programe, odobrene z navedenim sklepom**

(notificirano pod dokumentarno številko C(2011) 4993)

(2011/416/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

njenje navedene bolezni za uvedbo obveznega cepljenja proti serotipu 8 v nekaterih regijah.

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

(5) Slovaška je po pojavu stekline na mejnih območjih Poljske predložila spremenjen program cepljenja za izkoreninjenje bolezni za razširitev območja, na katerem so razdeljene vabe.

ob upoštevanju Odločbe Sveta 2009/470/ES z dne 25. maja 2009 o odhodkih na področju veterine <sup>(1)</sup> in zlasti člena 27(5) in (6) Odločbe,

(6) Poljska in Finska sta predložili spremenjena programa za izkoreninjenje stekline za vključitev dejavnosti oralnega cepljenja na nekaterih območjih sosednjih tretjih držav, ki mejijo na Unijo, da se zaščiti Unijo pred ponovnim pojavom stekline z gibanjem okuženih prosto živečih živali na skupnih mejah.

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Odločba 2009/470/ES določa postopke, ki urejajo finančni prispevek Unije za programe za izkoreninjenje, nadzor in spremljanje živalskih bolezni in zoonoz.

(7) Komisija je spremenjene programe, ki so jih predložile Španija, Poljska, Slovaška in Finska, ocenila z veterinarskega in finančnega vidika. Ugotovljeno je bilo, da so programi skladni z ustrežno veterinarsko zakonodajo Unije in zlasti z merili iz Odločbe 2008/341/ES.

(2) Odločba Komisije 2008/341/ES z dne 25. aprila 2008 o določitvi meril Skupnosti za nacionalne programe za izkoreninjenje, nadzor in spremljanje nekaterih živalskih bolezni in zoonoz <sup>(2)</sup> določa, da morajo programi, ki jih predložijo države članice, za odobritev v skladu s programi finančnih ukrepov Unije izpolnjevati vsaj merila iz Priloge k navedeni odločbi.

(8) Spremenjene programe, ki so jih predložile Španija, Poljska, Slovaška in Finska je zato treba odobriti.

(3) S Sklepom Komisije 2010/712/EU z dne 23. novembra 2010 o odobritvi letnih in večletnih programov ter finančnega prispevka Unije za izkoreninjenje, nadzor in spremljanje nekaterih živalskih bolezni in zoonoz, ki so jih države članice predložile za leto 2011 in naslednja leta <sup>(3)</sup>, so bili odobreni nekateri nacionalni programi ter določena stopnja in najvišji znesek finančnega prispevka Unije za vsak program, ki ga predložijo države članice.

(9) Sklep 2010/712/EU določa finančni prispevek Unije za Slovaško za tiste dejavnosti oralnega cepljenja, vključene v letni program za izkoreninjenje stekline v navedeni državi članici, ki se izvajajo na mejnih območjih sosednjih tretjih držav. Navedeni sklep določa finančni prispevek Unije za Litvo za tiste dejavnosti oralnega cepljenja, vključene v večletni program za izkoreninjenje stekline v navedeni državi članici, ki se izvajajo na mejnih območjih sosednjih tretjih držav.

(4) Španija je po izbruhu bolezni modrikastega jezika predložila spremenjen program za spremljanje in izkoreni-

(10) Zato je tudi primerno zagotoviti finančni prispevek Unije za tiste dele programov za izkoreninjenje stekline na Poljskem in Finskem, ki se izvajajo na mejnih območjih sosednjih tretjih držav, ki mejijo na Unijo.

<sup>(1)</sup> UL L 155, 18.6.2009, str. 30.

<sup>(2)</sup> UL L 115, 29.4.2008, str. 44.

<sup>(3)</sup> UL L 309, 25.11.2010, str. 18.

- (11) S tem sklepom odobrena spremenjena programa za izkoreninjenje stekline, ki sta ju predložili Poljska in Finska, vplivata na znesek, potreben za izvajanje programov za navedeni državi članici, ki je odobren s Sklepom 2010/712/EU. Najvišji znesek finančnega prispevka Unije za programe za izkoreninjenje stekline na Poljskem in Finskem, določen v navedenem sklepu, je zato treba ustrezno prilagoditi.
- (12) Sklep 2010/712/EU je zato treba ustrezno spremeniti.
- (13) Ukrepi, predvideni s tem sklepom, so v skladu z mnenjem Stalnega odbora za prehranjevalno verigo in zdravje živali –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

#### Člen 1

Spremenjeni program za spremljanje in izkoreninjenje boleznih modrikastega jezika, ki ga je 1. februarja 2011 predložila Španija, se odobri za obdobje od 1. januarja 2011 do 31. decembra 2011.

#### Člen 2

Spremenjeni programi za izkoreninjenje stekline, ki so jih predložile Poljska (5. aprila 2011), Slovaška (13. decembra 2010) in Finska (12. aprila 2011), se odobrijo za obdobje od 1. januarja 2011 do 31. decembra 2011.

#### Člen 3

Člen 10 Sklepa 2010/712/EU se spremeni:

1. v odstavku 2 se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) ne presega naslednjih vrednosti:

- (i) 1 800 000 EUR za Bolgarijo;
- (ii) 620 000 EUR za Estonijo;
- (iii) 1 450 000 EUR za Madžarsko;

- (iv) 7 110 000 EUR za Poljsko;
- (v) 5 000 000 EUR za Romunijo;
- (vi) 700 000 EUR za Slovaško;
- (vii) 200 000 EUR za Finsko.“

2. odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Ne glede na odstavka 2 in 3 je za dele poljskega, slovaškega in finskega programa, ki bodo izvedeni zunaj ozemlja Unije, finančni prispevek Unije:

- (a) odobren le za stroške nakupa in distribucije oralnega cepiva in vab;
- (b) 100 % in
- (c) ne več kot
  - (i) 630 000 EUR za Poljsko;
  - (ii) 250 000 EUR za Slovaško;
  - (iii) 65 000 EUR za Finsko.“

#### Člen 4

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju, 14. julija 2011

Za Komisijo  
John DALLI  
Član Komisije

**POPRAVKI****Popravek Sklepa Sveta 2011/332/SZVP z dne 7. junija 2011 o spremembi Sklepa 2011/137/SZVP o omejevalnih ukrepih zaradi razmer v Libiji**

(Uradni list Evropske unije L 149 z dne 8. junija 2011)

Stran 10, člen 1, besedilo novega odstavka 2a člena 6 Sklepa 2011/137/SZVP:

*besedilo:* „2a V kolikor velja za pristaniške organe, prepoved, po kateri se osebam ali subjektom iz odstavka 1(b) ne sme omogočiti razpolaganja s sredstvi, finančnim premoženjem ali gospodarskimi viri, do 15. julija 2011 ne preprečuje izvrševanja pogodb, sklenjenih pred začetkom veljavnosti tega sklepa, razen pogodb, ki se nanašajo na nafto, plin in rafinirane proizvode.“

*se glasi:* „2a V kolikor velja za pristaniške organe prepoved, po kateri se osebam ali subjektom iz odstavka 1(b) ne sme omogočiti razpolaganja s sredstvi, finančnim premoženjem ali gospodarskimi viri do 15. julija 2011 ne preprečuje izvrševanja pogodb, sklenjenih pred 7. junijem 2011, razen pogodb, ki se nanašajo na nafto, plin in rafinirane proizvode.“

---







## Cena naročnine 2011 (brez DDV, skupaj s stroški pošiljanja z navadno pošto)

Uradni list EU, seriji L + C, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	1 100 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, papirna različica + letni DVD	22 uradnih jezikov EU	1 200 EUR na leto
Uradni list EU, serija L, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	770 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, mesečni zbirni DVD	22 uradnih jezikov EU	400 EUR na leto
Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila), DVD, ena izdaja na teden	Večjezično: 23 uradnih jezikov EU	300 EUR na leto
Uradni list EU, serija C – natečaji	Jezik(-i) v skladu z natečajem(-i)	50 EUR na leto

Naročilo na *Uradni list Evropske unije*, ki izhaja v uradnih jezikih Evropske unije, je na voljo v 22 jezikovnih različicah. Uradni list je sestavljen iz serije L (Zakonodaja) in serije C (Informacije in objave).

Na vsako jezikovno različico se je treba naročiti posebej.

V skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 920/2005, objavljeno v Uradnem listu L 156 z dne 18. junija 2005, institucije Evropske unije začasno niso obvezane sestavljati in objavljati vseh pravnih aktov v irščini, zato se Uradni list v irskem jeziku prodaja posebej.

Naročilo na Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila) zajema vseh 23 uradnih jezikovnih različic na enem večjezičnem DVD-ju.

Na zahtevo nudi naročilo na *Uradni list Evropske unije* pravico do prejemanja različnih prilog k Uradnemu listu. Naročniki so o objavi prilog obveščeni v „Obvestilu bralcu“, vstavljenem v *Uradni list Evropske unije*.

## Prodaja in naročila

Naročilo na razne plačljive periodične publikacije, kot je naročilo na *Uradni list Evropske unije*, je možno pri naših komercialnih distributerjih. Seznam komercialnih distributerjev je na spletnem naslovu:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nudi neposreden in brezplačen dostop do prava Evropske unije. To spletišče omogoča pregled *Uradnega lista Evropske unije*, zajema pa tudi pogodbe, zakonodajo, sodno prakso in pripravljalne akte za zakonodajo.

Za boljše poznavanje Evropske unije preglejte spletišče <http://europa.eu>

