ISSN 1725-2628

Europeiska unionens officiella tidning

L 185



Svensk utgåva

femtiofjärde årgången

15 juli 2011

Lagstiftning

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

FÖRORDNINGAR

★ **Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010** ([1]) 1

★ **Kommissionens förordning (EU) nr 678/2011 av den 14 juli 2011 om ersättning av bilaga II och ändring av bilagorna IV, IX och XI till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (”ramdirektiv”)** ([1]) 30

★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 679/2011 av den 14 juli 2011 om ändring av förordning (EG) nr 1974/2006 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1698/2005 om stöd för landsbygdsutveckling från Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU)** 57

★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 680/2011 av den 14 juli 2011 om fastställande av budgettak för 2011 för vissa system för direktstöd som föreskrivs i rådets förordning (EG) nr 73/2009** 62

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 681/2011 av den 14 juli 2011 om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 72

(forts. på nästa sida)

Pris: 4 EUR

([1]) Text av betydelse för EES

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 682/2011 av den 14 juli 2011 om den minimitullsats som ska fastställas för den första delanbudsinfordran inom de anbudsförfaranden som inletts genom förordning (EU) nr 634/2011 74

BESLUT

2011/415/EU:

★ **Kommissionens beslut av den 14 juli 2011 om rättelse av direktiv 2010/19/EU om ändring av rådets direktiv 91/226/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG för att anpassa dessa till den tekniska utvecklingen på området stänkskyddsanordningar på vissa typer av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon vad gäller ändringen av bilagorna till direktiv 2007/46/EG** ([1]) 76

2011/416/EU:

★ **Kommissionens genomförandebeslut av den 14 juli 2011 om godkännande av vissa ändrade program för utrotning och övervakning av djursjukdomar och zoonoser för år 2011 och om ändring av beslut 2010/712/EU vad gäller unionens finansiella bidrag för program som godkänts genom det beslutet** *[delgivet med nr K(2011) 4993]* 77

Rättelser

★ **Rättelse till rådets beslut 2011/332/Gusp av den 7 juni 2011 om ändring av beslut 2011/137/Gusp om restriktiva åtgärder med hänsyn till situationen i Libyen** (EUT L 149 av den 8.6.2011) 79

SV

([1]) Text av betydelse för EES

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 677/2011

av den 7 juli 2011

om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) ([1]), särskilt artikel 11,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om luftrummet”) ([2]), särskilt artikel 6, och

av följande skäl:

(1) Förordning (EG) nr 551/2004 syftar till att inom den gemensamma transportpolitiken stödja ett koncept för ett stegvis mer integrerat operativt luftrum och att inrätta gemensamma förfaranden för utformning, planering och drift som säkerställer att flygledningstjänsten fungerar effektivt och säkert. Nätverksfunktioner bör syfta till att stödja initiativ på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock.

(2) Nätverksfunktionerna bör vara en tjänst av allmänt intresse som används för det europeiska luftfartssystemet och bidrar till en hållbar utveckling av flygtrafiksystemet genom att säkerställa erforderliga nivåer av prestanda, förenlighet och samordning i verksamheten, inklusive de åtgärder som vidtas för att säkerställa en optimal användning av knappa resurser.

(3) Utformningen av det europeiska flygvägsnätet (ERND) och samordningen av knappa resurser i enlighet med förordning (EG) nr 551/2004 får inte påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och medlemsstaternas krav i fråga om allmän ordning och säkerhet samt försvarsfrågor enligt förordning (EG) nr 549/2004.

(4) Genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 676/2002/EG av den 7 mars 2002 om ett regelverk för radiospektrumpolitiken i Europeiska gemenskapen (radiospektrumbeslut) ([3]) skapas politiska och rättsliga ramar för det området.

(5) Ett opartiskt behörigt organ (nätverksförvaltare) bör inrättas för att utföra de uppgifter som är nödvändiga för att verkställa de nätverksfunktioner som fastställs i förordning (EG) nr 551/2004.

(6) Det europeiska flygvägsnätet bör utformas för att ur ett gate-to-gate-perspektiv optimera flygvägarna under alla faser av flygningen, med särskild hänsyn till flygeffektivitet och miljöaspekter.

(7) Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) och Eurocontrols arbete på området för utformning av luftrum samt förvaltning av frekvenser och transponderkoder för sekundär övervakningsradar (SSR-transponderkoder) är erkänt och bör ligga till grund för optimeringen av nätverkets utveckling och drift på unionsnivå.

(8) Medlemsstaternas ansvar gentemot Icao när det gäller utformning av luftrum samt förvaltning av frekvenser och SSR-transponderkoder bör iakttas och tillämpas mer effektivt för nätverket genom samordning av och stöd från nätverksförvaltaren.

(9) Fördelningen av radiospektrum sker inom ramen för Internationella teleunionen (ITU). Medlemsstaterna har en skyldighet att betona den civila luftfartens krav och därefter använda de resurser som tilldelats allmän flygtrafik på ett optimalt sätt.

(10) Icao har utarbetat vägledande material med relevans för funktioner som avser SSR-transponderkoder och radiofrekvenser samt driver ett system för registrering av frekvenstilldelning för allmän flygtrafik i Icaos Europaregion, som för närvarande främjas av Eurocontrol.

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.
([2]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.
([3]) EGT L 108, 24.4.2002, s. 1.

(11) Enligt förordning (EG) nr 551/2004 är det nödvändigt att anta genomförandebestämmelser för att samordna och harmonisera processerna och förfarandena för att effektivisera hanteringen av frekvenser för luftfarten och en central funktion behövs för att samordna arbetet med att tidigt identifiera och tillgodose behoven av frekvenser för att stödja luftfartssystemets utformning och drift.

(12) Flödesplanering (ATFM) är en integrerad del av nätverksfunktionerna och därför krävs en lämplig anknytning till kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 av den 25 mars 2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering ([1]).

(13) Eftersom nätverksförvaltningens effektivitet är beroende av att nätverksfunktioner omedelbart inleds har medlemsstaterna redan gett Eurocontrol uppdraget att sköta flödesplaneringen.

(14) Det är lämpligt att överlåta samordningen av de olika nätverksfunktionerna till ett enda organ för att på nätverksnivå utveckla enhetliga optimeringslösningar på kort och lång sikt som överensstämmer med prestationsmålen. Nätverksfunktionerna bör dock levereras av nätverksförvaltaren och på medlemsstatsnivå och nivån för funktionella luftrumsblock i enlighet med de ansvarsområden som läggs fast genom denna förordning.

(15) Nätverksförvaltaren bör vara delaktig i det arbete som rör medlemsstaternas eller de funktionella luftrumsblockens planer, åtgärder och prestanda avseende flygledningstjänsten, särskilt när det kan förväntas att detta har eller kan få påtagliga effekter på nätverkets prestanda.

(16) Händelserna i samband med vulkanen Eyjafjallajökulls utbrott i april 2010 visade att det finns ett behov av att inrätta ett centralt organ som kan ta ledningen för att samordna förvaltningen av motåtgärder på lokal och regional nivå samt på nätverksnivå för att säkerställa en snabb reaktion på framtida krissituationer som påverkar flygsektorn.

(17) Nätverksfunktionerna och de åtgärder som vidtas på nivån för funktionella luftrumsblock bör samordnas.

(18) Effektiva samråd med berörda parter bör genomföras på nationell nivå, på nivån för funktionella luftrumsblock och på nätverksnivå.

(19) Flygplatserna som är inpasserings- och utpasseringspunkter till nätverket är viktiga för nätverkets totala prestanda. Nätverksfunktionerna bör därför genom unionens observationsorgan för flygplatskapacitet arbeta tillsammans med flygplatsoperatörer som fungerar som markbaserade samordnare för att optimera kapaciteten på marken och därigenom förbättra den totala nätverkskapaciteten.

([1]) EUT L 80, 26.3.2010, s. 10.

(20) Genomförandet av nätverksfunktioner bör inte påverka tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser ([2]).

(21) Civil-militärt samarbete och samordning är av yttersta vikt för att erforderliga mål ska nås, med vederbörligt beaktande av effektiviteten i militära operationer. Beslut rörande innehållet, omfattningen eller genomförandet av militära operationer och övningar som utförs inom ramen för det operativa lufttrafiksystemet faller inte under unionens behörighet, men det är i säkerhetens och den ömsesidiga effektivitetens intresse viktigt att täcka in gränssnitten mellan dessa operationer och de som omfattas av den här förordningen.

(22) Nätverksfunktionerna bör inte påverka tillämpningen av artikel 13 i förordning (EG) nr 549/2004 som syftar till att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen, eller tillämpningen av flexibel användning av luftrummet enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 551/2004.

(23) Nätverksfunktionerna bör tillhandahållas på ett kostnadseffektivt sätt, särskilt genom att dubbelarbete undviks, så att funktionerna kan tillhandahållas i medlemsstaterna med minskade eller åtminstone inte högre krav på finansiering och personal inom ramen för denna förordning, jämfört med situationen innan en nätverksförvaltare hade utsetts.

(24) Kommissionen bör säkerställa en lämplig tillsyn över nätverksförvaltaren.

(25) Säkerhetskraven för nätverksfunktioner måste ligga på en nivå som är jämförbar med nivån på de krav som Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (*byrån*) ställer på tillhandahållande av flygtrafiktjänster. Dessa krav och kraven på säkerhetstillsyn bör fastställas i denna förordning.

(26) Tredjeländers beaktande av och deltagande i nätverksfunktionernas inrättande och genomförande bör bidra till den alleuropeiska dimensionen av det gemensamma europeiska luftrummet.

(27) Nätverksfunktionerna får utökas i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 551/2004.

(28) Verkställandet av nätverksfunktionerna bör omfattas av särskilda prestationsmål som medför att ändringar behöver göras i kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster ([3]). Prestationsmålen kan vidareutvecklas på grundval av praktiska erfarenheter av prestationssystemets verkställande.

([2]) EGT L 14, 22.1.1993, s. 1.
([3]) EUT L 201, 3.8.2010, s. 1.

(29) Förordning (EU) nr 691/2010 bör därför ändras i enlighet med detta.

(30) De åtgärder som föreslås i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs bestämmelser för genomförandet av nätverksfunktioner för flygledningstjänsten i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 551/2004 för att möjliggöra optimerad användning av det gemensamma europeiska luftrummet och säkerställa att luftrummets användare kan trafikera förstahandsflygvägar, samtidigt som maximal tillgång till luftrum och flygtrafiktjänster möjliggörs.

2. När det gäller nätverksförvaltning ska denna förordning särskilt gälla medlemsstater, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (*byrån*), luftrumsanvändare, leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, samordnare av ankomst- och avgångstider och driftsorganisationer, på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

3. Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 1.3 i förordning (EG) nr 551/2004, och utan att det påverkar lufttrafik utförd av statsluftfartyg enligt artikel 3 i Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart, tillämpa denna förordning på luftrum som står under deras ansvar inom Internationella civila luftfartsorganisationens regioner Europa (Icao EUR) och Afrika (Icao AFI).

4. I enlighet med artikel 13 i förordning (EG) nr 549/2004 ska denna förordning inte hindra medlemsstaterna från att tillämpa sådana åtgärder som behövs för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning ska definitionerna i artikel 2 i förordning (EG) nr 549/2004 gälla.

Dessutom gäller följande definitioner:

1. *flygplatsoperatör*: ledningsorganet vid en flygplats enligt definitionen i förordning artikel 2 j i (EEG) nr 95/93.

2. *samordnare av ankomst- och avgångstider*: den funktion som inrättas vid samordnade flygplatser enligt förordning (EEG) nr 95/93.

3. *luftrummets utformning*: en process för att bidra till att nå nätverksrelaterade prestationsmål och tillgodose luftrumsanvändares behov, samt säkerställa eller höja den fastställda säkerhetsnivån och öka luftrumskapaciteten och miljöprestandan genom att utveckla och genomföra avancerade navigeringsmöjligheter och navigeringstekniker, förbättrade flygvägsnät och tillhörande sektorsindelning, optimerade luftrumsstrukturer och kapacitetshöjande ATM-förfaranden.

4. *luftrumsreservation*: ett definierat område av luftrummet som tillfälligt har reserverats för exklusivt eller speciellt utnyttjande av vissa användarkategorier.

5. *luftrumsbegränsning*: ett definierat område av luftrummet där det vid vissa tidpunkter kan förekomma aktiviteter som är farliga för luftfartyg (farligt område), eller ett definierat område i luftrummet, ovanför ett lands territorium eller territorialvatten, där flygningen är begränsad enligt vissa bestämda regler (begränsat område), eller ett definierat område i luftrummet ovanför ett lands territorium eller territorialvatten där flygtrafik är förbjuden (förbjudet område).

6. *luftrumsstruktur*: ett särskilt område i luftrummet som är avsett att bidra till att flygtrafiken fungerar säkert och så effektivt som möjligt.

7. *luftrumsutnyttjande*: det sätt på vilket luftrummet används operativt.

8. *företrädare för luftrummets användare*: varje juridisk person eller enhet som företräder en eller flera kategorier användare av flygtrafiktjänster.

9. *frekvensband för flygtrafik*: ett införande i ITU-R:s frekvensfördelningstabell av ett givet frekvensband där frekvenstilldelningar görs för ändamål som rör allmän flygtrafik.

10. *ATC-sektor*: ett definierat område av luftrummet för vilket en ansluten flygledare (eller flera flygledare) har flygkontrollansvaret vid en viss tidpunkt.

11. *ATS-flygväg*: en särskild del av luftrumsstrukturen utformad för att kanalisera trafikflödet i den utsträckning detta krävs för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst.

12. *civil-militär samordning*: den samverkan mellan civila och militära myndigheter samt delar av flygtrafikledningen som krävs för att säkerställa säker, effektiv och samstämmig användning av luftrummet.

13. *flygväg med särskilda villkor*: en ATS-flygväg som är tillgänglig endast för färdplanering och användning enligt särskilda villkor.

14. *gemensamt beslutsfattande*: en process där beslut fattas på grundval av ständig samverkan och ständigt samråd mellan medlemsstaterna, operativa berörda parter och när så krävs andra aktörer.

15. *nätverkskris*: ett tillstånd av oförmåga att tillhandahålla flygtrafiktjänster på erforderlig nivå som medför en avsevärd förlust av nätverkskapacitet, eller en stor obalans mellan nätverkskapaciteten och efterfrågan, eller ett större fel i informationsflödet inom en eller flera delar av nätverket till följd av en ovanlig eller oförutsedd situation.

16. *förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet*: den plan som utarbetas av nätverksförvaltaren i samordning med de operativa berörda parterna och som inbegriper resultatet av den operativa verksamheten med avseende på flygvägsnätets utformning på kort och medellång sikt i enlighet med riktlinjerna för nätverkets strategiska plan.

17. *luftrum med fria flygvägar (FRA)*: ett visst luftrum inom vilket användare fritt kan planera sina färdvägar mellan en inpasseringspunkt och en utpasseringspunkt utan hänvisning till ATS-flygvägsnätet.

18. *frekvenstilldelning*: ett tillstånd lämnat av en medlemsstat för användning av en radiofrekvens eller radiofrekvenskanal på särskilda villkor.

19. *påverkan på nätverket*: inom ramen för den radiofrekvensfunktion som tas upp i bilaga II, en situation där en radiofrekvenstilldelning försämrar, hindrar eller stör funktionen hos en eller flera radiofrekvenstilldelningar i nätverket, eller motverkar en optimal användning av frekvensbanden för flygtrafik som faller inom tillämpningsområdet för denna förordning.

20. *alternativa flygvägar*: en luftrumsanvändares tillgång till mer än ett flygvägsalternativ inom ATS-flygvägsnätet.

21. *tredjeländer*: icke-medlemsstater som är medlemmar i Eurocontrol eller som har ingått ett avtal med unionen om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet eller som deltar i ett funktionellt luftrumsblock.

22. *nätverksförvaltare*: ett organ som inrättas enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 551/2004 för att utföra de uppgifter som anges i den artikeln och i den här förordningen.

23. *operativ plan för nätverket*: den plan som nätverksförvaltaren i samordning med de operativa berörda parterna utarbetar för att organisera sin operativa verksamhet på kort och medellång sikt i enlighet med riktlinjerna för nätverkets strategiska plan. Den särskilda del i den operativa planen för nätverket som gäller utformningen av det europeiska flygvägsnätet inbegriper även förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet.

24. *strategisk plan för nätverket*: den plan som nätverksförvaltaren i enlighet med huvudplanen för den europeiska flygledningstjänsten utarbetar i samordning med medlemsstaterna och de operativa berörda parterna och där riktlinjerna för nätverkets drift och perspektiv på lång sikt fastställs.

25. *driftsorganisation*: en organisation som ansvarar för tillhandahållandet av tekniska tjänster till stöd för flygtrafikledthings-, kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster.

26. *operativa krav*: nätverkets krav i fråga om säkerhet, kapacitet och effektivitet.

27. *operativa berörda parter*: civila och militära luftrumsanvändare, civila och militära leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, samordnare av ankomst- och avgångstider och driftsorganisationer, samt berörda organisationer som anses relevanta för de enskilda funktionerna.

28. *sektorskonfiguration*: ett system som kombinerar sektorer som är konstruerade och bäst lämpade för att tillgodose de operativa kraven och tillgängligt luftrum.

29. *flygväg begärd av användare*: den önskvärda flygväg som uppges av luftfartygsoperatörerna vid luftrummets utformning för att tillgodose deras behov.

KAPITEL II

ORGANISATION OCH FÖRVALTNING AV NÄTVERKSFUNKTIONER

Artikel 3

Inrättande av en nätverksförvaltare

1. För att utföra de uppgifter som krävs för att verkställa de funktioner som fastställs i artikel 6 i förordning (EG) nr 551/2004 och i bilagorna till den här förordningen, ska ett opartiskt behörigt organ (nätverksförvaltaren) inrättas.

2. Mandatperioden för nätverksförvaltaren ska sammanfalla med de referensperioder för prestationssystemet som fastställs i artikel 7.1 i förordning (EU) nr 691/2010. Den ska vara tillräckligt lång för att nätverksfunktionerna ska kunna utvecklas till fullo. Den ska omfatta minst två referensperioder och får förlängas.

3. Nätverksförvaltaren ska utses genom ett beslut av kommissionen efter samråd med kommittén för det gemensamma luftrummet enligt artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004 senast tre månader efter det att denna förordning har antagits. Beslutet ska innehålla villkoren för nomineringen, inklusive dess finansiering och villkoren för dess återkallelse. Kommissionen ska vid slutet av varje referensperiod enligt punkt 2 bedöma om dessa villkor har iakttagits.

4. Nätverksförvaltaren ska utföra följande uppgifter:

a) Utformning av det europeiska flygvägsnätet i enlighet med bilaga I.

b) Samordning av knappa resurser, särskilt

i) radiofrekvenser inom de frekvensband som används av den allmänna lufttrafiken i enlighet med bilaga II, och

ii) SSR-transponderkoder i enlighet med bilaga III.

Kommissionen får lägga till ytterligare funktioner för nätverksförvaltaren i enlighet med artikel 6.3 eller artikel 4 c i förordning (EG) nr 551/2004.

5. Nätverksförvaltaren ska dessutom fullgöra den flödesplaneringsfunktion som avses i artikel 6.6 i förordning (EG) nr 551/2004 och i förordning (EU) nr 255/2010.

Artikel 4

Nätverksförvaltarens uppgifter

1. För att stödja verkställandet av de funktioner som anges i artikel 3, i syfte att kontinuerligt förbättra nätverkets drift i det gemensamma europeiska luftrummet och bidra till de EU-täckande prestationsmål som fastställs i förordning (EU) nr 691/2010, ska nätverksförvaltaren särskilt utföra följande uppgifter:

a) Utarbeta, upprätthålla och genomföra den strategiska plan för nätverket som avses i artikel 5, i enlighet med det prestationssystem som fastställs i förordning (EU) nr 691/2010 och huvudplanen för den europeiska flygledningstjänsten samt med beaktande av relevanta delar av Icaos luftfartsplaner.

b) Specificera den strategiska planen för nätverket genom en operativ plan för nätverket, vilken beskrivs närmare i artikel 6, och särskilt behandla EU-täckande prestationsmål som omfattar perioder på tre till fem år samt års-, säsongs-, vecko- och dygnsperioder.

c) Utarbeta en integrerad utformning av det europeiska flygvägsnätet enligt bilaga I.

d) Svara för den centrala funktionen i samordningen av radiofrekvenser i enlighet med artikel 6.4 b i förordning (EG) nr 551/2004 och bilaga II till den här förordningen.

e) Samordna den förbättring av processen för tilldelning av SSR-transponderkoder som föreskrivs i bilaga III.

f) Organisera funktionernas förvaltning och drift samt särskilt verkställa den centrala ATFM-enhetens skyldigheter.

g) Utarbeta en samlad och samordnad strategi för all planerings- och driftsverksamhet i nätverket, inklusive övervakning och förbättring av nätverkets allmänna kvalitet.

h) Tillhandahålla stöd för krishantering vid nätverkskriser.

i) Stödja de olika operativa berörda parterna vid deras utförande av de skyldigheter som ålagts dem vid införandet av system och förfaranden för flygledning- och/eller flygtrafiktjänster (ATM/ANS) i enlighet med huvudplanen för den europeiska flygledningstjänsten.

j) På begäran av organ som ansvarar för utredningar av olyckor och tillbud inom civil luftfart eller analys av händelser ge stöd till dessa organ inom ramen för tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart ([1]).

k) Säkerställa samordningen med andra regioner och tredjeländer som inte deltar i nätverksförvaltarens arbete.

2. Nätverksförvaltaren ska bidra till genomförandet av prestationssystemet i enlighet med förordning (EU) nr 691/2010.

3. För att fullgöra sina uppgifter ska nätverksförvaltaren se till att följande säkerställs:

a) Tillgången till samt driften och utbytet av metoder, förfaranden och enhetliga data, inbegripet bland annat hantering av färdplandata och datahanteringssystem, för att stödja processen för gemensamt beslutsfattande på nätverksnivå.

b) Underlättande och samordning mellan operativa berörda parter samt stöd till dessa parter när de planer och tillhörande nätverksåtgärder som följer av det gemensamma beslutsfattandet införs och genomförs.

c) Lämplig operativ samordning, samt optimering, driftskompatibilitet och samtrafikförmåga inom sitt ansvarsområde.

d) Samordning av förslag till ändringar i lämpliga Icao-dokument avseende nätverksfunktionerna.

e) Rapportering i enlighet med artikel 20 rörande alla operativa prestationsaspekter, inklusive knappa resurser.

f) Lämplig samverkan med andra transportsätt.

4. Nätverksförvaltaren ska på begäran av kommissionen eller byrån tillgodose särskilda önskemål om information, råd, analyser eller liknande närliggande uppgifter som är knutna till de olika funktionerna.

Artikel 5

Strategisk plan för nätverket

1. Nätverksförvaltaren ska utarbeta, upprätthålla och genomföra en strategisk plan för nätverket, vilken ska vara vägledande för verksamheten på lång sikt och anpassad till den referensperiod som anges i artikel 7.1 i förordning (EU) nr 691/2010. Den strategiska planen för nätverket ska innehålla prestationsplanen och prestationsmålen för nästkommande referensperiod samt en prognos för framtida referensperioder.

2. Den strategiska planen för nätverket ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga IV.

3. Den strategiska planen för nätverket ska syfta till att nå de prestationsmål för nätverksfunktioner som fastställs i förordning (EU) nr 691/2010.

([1]) EUT L 295, 12.11.2010, s. 35.

4. Den strategiska planen för nätverket ska vid behov uppdateras.

Artikel 6

Operativ plan för nätverket

1. För att genomföra den strategiska planen för nätverket på driftsnivå ska nätverksförvaltaren utarbeta en detaljerad operativ plan för nätverket.

2. Den operativa planen för nätverket ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga V.

3. I den operativa planen för nätverket ska särskilt åtgärder föreskrivas för att uppnå de EU-täckande prestationsmål som anges i förordning (EU) nr 691/2010 och som omfattar perioder på tre till fem år samt års-, säsongs-, vecko- och dygnsperioder.

4. Den operativa planen för nätverket ska omfatta militära krav om sådana ställs av medlemsstaterna.

5. Den operativa planen för nätverket ska innehålla förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet samt motsvarande plan för radiofrekvenser och SSR-transponderkoder.

6. I den operativa planen för nätverket ska driftsmässiga begränsningar och flaskhalsproblem samt förbättringsåtgärder och lösningar som kan avhjälpa eller minska problemen identifieras.

7. Leverantörer av flygtrafiktjänster, funktionella luftrumsblock och flygplatsoperatörer ska se till att deras operativa planer är anpassade till den operativa planen för nätverket. Nätverksförvaltaren ska se till att den operativa planen för nätverket är enhetlig.

8. Den operativa planen för nätverket ska regelbundet uppdateras med hänsyn till alla relevanta förändringar när det gäller nätverksfunktionernas behov och krav.

Artikel 7

Nätverksförvaltarens behörigheter

1. Utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar ska nätverksförvaltaren i samband med utförandet av sina uppgifter vidta enskilda åtgärder som följer av processen för gemensamt beslutsfattande. De parter som berörs av dessa åtgärder ska genomföra dem.

2. Om en medlemsstats ansvar förhindrar den från att vidta sådana enskilda åtgärder ska nätverksförvaltaren hänvisa ärendet till kommissionen för fortsatt behandling.

3. Nätverksförvaltaren ska även rekommendera åtgärder rörande andra frågor när detta krävs för att nå nätverkets prestationsmål.

4. Nätverksförvaltaren ska inom ramen för sitt ansvarsområde vidta åtgärder för att säkerställa att de tillämpliga EU-täckande prestationsmål som avses i artikel 9 i förordning (EU) nr 691/2010 nås.

5. Nätverksförvaltaren ska samla in, sammanställa och analysera alla relevanta uppgifter som anges i bilagorna I–VI. Dessa uppgifter ska på begäran tillhandahållas kommissionen, byrån eller det organ för prestationsgranskning som föreskrivs i förordning (EU) nr 691/2010.

Artikel 8

Förbindelser med operativa berörda parter

1. För att kunna utföra sina uppgifter i fråga om övervakning och förbättring av nätverkets övergripande prestanda ska nätverksförvaltaren tillsammans med de operativa berörda parterna utarbeta lämpliga samarbetsavtal enligt artikel 15.

2. De operativa berörda parterna ska se till att de åtgärder som genomförs på lokal nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock är förenliga med de åtgärder som vidtas på nätverksnivå genom processen för gemensamt beslutsfattande.

3. De operativa berörda parterna ska tillhandahålla nätverksförvaltaren de uppgifter som anges i bilagorna I–VI och uppfylla eventuella tidsfrister, krav på fullständighet eller riktighet för inlämnandet som avtalats med nätverksförvaltaren.

4. Operativa berörda parter som omfattas av de enskilda åtgärder som vidtas av nätverksförvaltaren enligt artikel 7.1 kan begära en översyn av åtgärderna inom fem arbetsdagar från det att de antas. En begäran om översyn ska inte medföra att de enskilda åtgärderna upphävs.

5. Nätverksförvaltaren ska bekräfta eller ändra åtgärderna i fråga inom fem arbetsdagar eller inom 48 timmar i händelse av nätverkskris.

Artikel 9

Förbindelser med medlemsstaterna

1. Vid utförandet av sina arbetsuppgifter ska nätförvaltaren ta vederbörlig hänsyn till medlemsstaternas ansvar.

2. Medlemsstaterna ska underrätta nätverksförvaltaren om deras överhöghet och ansvar hindrar att enskilda åtgärder enligt artikel 7.1 vidtas.

3. När medlemsstater är involverade i operativa frågor som rör nätverksfunktionerna ska de delta i processen för gemensamt beslutsfattande och genomföra de beslut som fattas inom ramen för denna process på nationell nivå.

Artikel 10

Förbindelser med funktionella luftrumsblock

1. Medlemsstaterna ska säkerställa nära samarbete och samordning mellan det funktionella luftrumsblocket och nätverksförvaltaren, t.ex. på nivån för strategisk planering samt taktisk ledning av dagligt trafikflöde och daglig kapacitet.

2. För att underlätta operativ samtrafikförmåga mellan funktionella luftrumsblock ska nätverksförvaltaren i nära samarbete med alla funktionella luftrumsblock inrätta harmoniserade processer, förfaranden och gränssnitt, inklusive förändringar av aspekter som rör nätverksförvaltarens verksamhet.

3. Medlemsstater som samarbetar inom ett funktionellt luftrumsblock ska se till att samlade synpunkter formuleras med avseende på nätverksfunktionerna.

4. Leverantörer av flygtrafiktjänster som samarbetar inom ett funktionellt luftrumsblock ska se till att samlade synpunkter formuleras med avseende på operativa frågor som rör nätverksfunktionerna.

5. Innan ett funktionellt luftrumsblock inrättas ska medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster samarbeta så att samlade synpunkter formuleras med avseende på aspekter som rör nätverksförvaltarens verksamhet.

Artikel 11

Civil-militärt samarbete

1. Nätverksförvaltaren ska se till att lämpliga åtgärder har vidtagits för att möjliggöra och stödja tillräcklig samordning med nationella militära myndigheter.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa ett lämpligt militärt deltagande i all verksamhet som avser nätverksfunktionerna.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att militära leverantörer av flygtrafiktjänster och militära luftrumsanvändare är lämpligt företrädda i alla operativa arbets- och samrådsåtgärder som vidtas av nätverksförvaltaren.

4. Funktionen som gäller utformningen av det europeiska flygvägsnätet ska utföras utan att det påverkar reservationerna eller begränsningarna av ett område av luftrummet för exklusivt eller speciellt utnyttjande av medlemsstaterna. Nätverksförvaltaren ska främja och samordna tillgången till villkorliga flygvägar genom dessa områden i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 ([1]).

Artikel 12

Allmänna krav för nätverksfunktioner

Nätverksförvaltaren ska se till att de allmänna krav för nätverksfunktioner som fastställs i bilaga VI uppfylls. Kraven ska gälla från och med den dag då utnämningsbeslutet antas och nätverksförvaltaren ska uppfylla dem inom tolv månader från den dagen.

KAPITEL III

STYRNING AV NÄTVERKSFUNKTIONER

Artikel 13

Gemensamt beslutsfattande

1. Nätverksfunktioner ska förvaltas genom gemensamt beslutsfattande.

2. En process för gemensamt beslutsfattande ska omfatta

a) ett samrådsförfarande enligt artikel 14,

b) detaljerade samarbetsavtal och verksamhetsförfaranden enligt artikel 15.

([1]) EUT L 342, 24.12.2005, s. 20.

3. För att vidta åtgärder som avser nätverksfunktionernas styrning och för att övervaka deras prestanda ska nätverksförvaltaren inrätta en nätverksstyrelse enligt artikel 16.

4. Om nätverksförvaltaren anser att en eller flera parter hindrar verksamheten ska ärendet hänvisas till nätverksstyrelsen för beslut.

Artikel 14

Samrådsförfarande

1. Ett förfarande ska inrättas för att organisera lämpliga och regelbundna samråd med medlemsstaterna och operativa berörda parter.

2. Samrådet ska, beroende på vad som är lämpligt, vara inriktat på det detaljerade samarbetsavtal som föreskrivs i artikel 15, den strategiska planen för nätverket, den operativa planen för nätverket, framsteg i planernas genomförande, rapporter till kommissionen och driftsfrågor.

3. Samrådsförfarandet får variera i enlighet med vad som krävs för de enskilda nätverksfunktionerna. För att säkerställa att regleringsfrågor kan behandlas ska medlemsstaterna vid behov delta i förfarandet.

4. Om berörda parter inte är nöjda med samrådet ska frågan först hänvisas till ett lämpligt samrådsförfarande på nivån för den enskilda funktionen. Om frågan inte kan lösas på nivån för den enskilda funktionen ska ärendet hänvisas till nätverksstyrelsen för avgörande.

Artikel 15

Detaljerade samarbetsavtal och verksamhetsförfaranden

1. Nätverksförvaltaren ska utarbeta detaljerade samarbetsavtal och verksamhetsförfaranden där planerings- och driftsfrågor behandlas. Särskild hänsyn ska tas till de enskilda nätverksfunktionernas särskilda karaktär och krav enligt bilagorna I–VI.

2. Nätverksförvaltaren ska se till att de detaljerade samarbetsavtalen och verksamhetsförfarandena innehåller regler om underrättelser till berörda parter.

3. Dessa detaljerade samarbetsavtal och verksamhetsförfaranden ska vara utformade så att de respekterar åtskillnaden mellan tillhandahållande av tjänster och regleringsfrågor och säkerställer att medlemsstaterna deltar vid behov.

Artikel 16

Nätverksstyrelse

1. Nätverksstyrelsen ska ansvara för följande uppgifter:

a) Godkänna den strategiska planen för nätverket före dess antagande i enlighet med artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004.

b) Godkänna de tre- till femåriga och de årliga operativa planerna för nätverket.

c) Godkänna processen för gemensamt beslutsfattande, samrådsförfarandena samt de detaljerade samarbetsavtalen och verksamhetsförfarandena för nätverksfunktionerna, efter ett positivt yttrande från kommittén för det gemensamma luftrummet.

d) Godkänna arbetsordningen för den europeiska samordningscell för luftfartskriser (EACCC) som föreskrivs i artikel 18.4, efter ett positivt yttrande från kommittén för det gemensamma luftrummet.

e) Övervaka de framsteg som görs i planernas genomförande och behandla eventuella potentiella avvikelser från de ursprungliga planerna.

f) Övervaka processen för samråd med operativa berörda parter.

g) Övervaka den verksamhet som avser nätverksfunktionernas förvaltning.

h) Övervaka nätverksförvaltarens verksamhet när det gäller nätverkskriser.

i) Godkänna den årliga rapport som avses i artikel 20. Rapporten ska bland annat behandla genomförandet av den strategiska respektive den operativa planen för nätverket.

j) Behandla frågor som inte kunnat lösas på nivån för enskilda nätverksfunktioner.

k) Bedöma om nätverksförvaltaren har lämpliga behörigheter, resurser och opartiskhet för att oberoende kunna utföra sina tilldelade uppgifter, inklusive säkerhets-, ansvarighets- och beredskapsplaner.

l) Godkänna nätverksförvaltarens årliga budget, efter ett positivt yttrande från kommittén för det gemensamma luftrummet.

m) Godkänna sin arbetsordning, efter ett positivt yttrande från kommittén för det gemensamma luftrummet.

n) Behandla eventuella ytterligare ärenden som den anser vara relevanta.

2. Nätverksstyrelsen ska ha följande ledamöter med rösträtt:

a) En företrädare för leverantörer av flygtrafiktjänster per funktionellt luftrumsblock som är inrättat eller ska inrättas, med totalt fyra röster för alla leverantörer av flygtrafiktjänster.

b) Fyra företrädare för kommersiella och icke-kommersiella civila luftrumsanvändare.

c) Två företrädare för flygplatsoperatörerna.

d) Två företrädare för militären i form av leverantörer av flygtrafiktjänster och luftrumsanvändare.

3. Nätverksstyrelsen ska dessutom ha följande ledamöter:

a) En ordförande som utsetts på grundval av teknisk kompetens och sakkunskap på förslag av kommissionen, särskilt baserat på förslag från nätverksstyrelsens ledamöter med rösträtt, efter ett positivt yttrande från kommittén för det gemensamma luftrummet.

b) En företrädare för kommissionen.

c) En företrädare för Eurocontrol.

d) En företrädare för nätverksförvaltaren.

4. Ledamöterna ska ha en suppleant.

5. Nätverksstyrelsens ledamöter med rösträtt ska utses på förslag från deras organisationer, efter ett positivt yttrande från kommittén för det gemensamma luftrummet.

6. Kommissionen får utse oberoende och erkända experter till rådgivare, vilka ska tjänstgöra utifrån sina personliga meriter och företräda ett brett urval av ämnesområden som omfattar viktiga aspekter av nätverksfunktionerna. Stater som deltar i nätverksförvaltarens arbete ska för detta ändamål föreslå kandidater.

7. De ledamöter som anges i punkterna 3 a, 3 b och 3 c ska ha rätt att avslå förslag som påverkar

a) medlemsstaternas överhöghet och ansvar, särskilt i fråga om allmän ordning och säkerhet samt försvarsfrågor, enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 549/2004,

b) förenligheten mellan nätverksstyrelsens verksamhet och dessa gemenskapsbestämmelsers syften och mål,

c) nätverksstyrelsens opartiskhet och likvärdighet.

8. De handlingar som avses i punkt 1 ska antas av nätverksstyrelsens röstberättigade medlemmar med enkel majoritet.

9. När överenskommelse i frågor av avsevärd betydelse för nätverket inte kan nås ska nätverksstyrelsen hänvisa dessa till kommissionen för ytterligare behandling. Kommissionen ska underrätta kommittén för det gemensamma luftrummet.

Artikel 17

Rollen för kommittén för det gemensamma luftrummet

1. Nätverksförvaltaren ska hänvisa regleringsfrågor till kommissionen, som ska underrätta kommittén för det gemensamma luftrummet om dessa frågor.

2. Kommittén för det gemensamma luftrummet ska avge ett yttrande om följande frågor:

a) Nätverksförvaltarens utnämning.

b) Tillsättningen av nätverksstyrelsens ordförande.

c) Tillsättningen av nätverksstyrelsens ledamöter med rösträtt.

d) Nätverksstyrelsens arbetsordning.

e) Den strategiska planen för nätverket, särskilt målen i denna plan i ett tidigt skede.

f) Nätverksförvaltarens årliga budget.

g) Arbetsordningen för den europeiska samordningscellen för luftfartskriser.

h) Processerna för gemensamt beslutsfattande, samrådsförfarandena samt detaljerade samarbetsavtal och verksamhetsförfaranden för nätverksfunktionerna.

3. Kommittén för det gemensamma luftrummet får ge kommissionen råd när överenskommelse inte kan nås i nätverksstyrelsen i frågor av avsevärd betydelse för nätverket.

KAPITEL IV

HANTERING AV NÄTVERKSKRISER

Artikel 18

Inrättande av den europeiska samordningscellen för luftfartskriser

1. Hanteringen av nätverkskriser ska stödjas genom inrättandet av en europeisk samordningscell för luftfartskriser (*the European Aviation Crisis Coordination Cell*, EACCC).

2. De permanenta ledamöterna av EACCC ska bestå av en företrädare för den medlemsstat som innehar ordförandeskapet i rådet, en företrädare för kommissionen, en företrädare för byrån, en företrädare för Eurocontrol, en företrädare för militären, en företrädare för leverantörerna av flygtrafiktjänster, en företrädare för flygplatserna och en företrädare för luftrummets användare.

3. Sammansättningen i EACCC får från fall till fall utökas med experter beroende på den särskilda krisens karaktär.

4. EACCC ska utarbeta sin arbetsordning för antagande av nätverksstyrelsen.

5. Nätverksförvaltaren ska tillhandahålla nödvändiga resurser för att inrätta och driva EACCC.

Artikel 19

Nätverksförvaltarens och EACCC:s ansvar

1. Nätverksförvaltaren ska i samverkan med EACCC:s medlemmar ansvara för att aktivera och avaktivera EACCC.

2. Nätverksförvaltaren ska med stöd från EACCC ansvara för att

a) samordna insatserna för att hantera nätverkskrisen, i enlighet med arbetsordningen för EACCC och i nära samarbete med motsvarande strukturer i medlemsstaterna,

b) stödja aktiveringen och samordningen av beredskapsplaner på medlemsstatsnivå,

c) utarbeta dämpande åtgärder på nätverksnivå för att garantera snabba reaktioner på sådana krissituationer för nätverket i syfte att skydda och säkerställa att nätverkets drift kan fortsätta på ett säkert sätt; nätverksförvaltaren ska för detta ändamål

i) övervaka nätverkssituationen med avseende på nätverkskrisen 24 timmar om dygnet,

ii) säkerställa effektiv informationshantering och kommunikation genom att sprida riktiga, snabba och konsekventa uppgifter för att stödja tillämpningen av riskhanteringsprinciper och förfaranden i beslutsprocesser,

iii) underlätta organiserad insamling och centraliserad lagring av dessa uppgifter,

d) i tillämpliga fall för kommissionen, byrån eller medlemsstaterna särskilt påvisa möjligheterna till ytterligare stöd för att mildra krisen, inklusive samarbete med operatörer av andra transportsätt som kan identifiera och genomföra intermodala lösningar, och

e) övervaka och rapportera om nätverkets återhämtning och hållbarhet.

KAPITEL V

ÖVERVAKNING, RAPPORTERING OCH TILLSYN

Artikel 20

Övervakning och rapportering

1. Nätverksförvaltaren ska inrätta ett förfarande för fortlöpande övervakning av

a) nätverkets operativa prestanda,

b) de åtgärder som vidtagits och de prestationsresultat som de operativa berörda parterna och medlemsstaterna uppnått,

c) effektiviteten i varje funktion som omfattas av denna förordning.

2. Genom den fortlöpande övervakningen ska eventuella potentiella avvikelser från den strategiska planen för nätverket och de operativa planerna för nätverket identifieras. De operativa berörda parterna ska stödja nätverksförvaltaren i denna övervakningsuppgift genom att utföra vissa uppgifter, däribland utom annat tillhandahålla data.

3. Nätverksförvaltaren ska årligen lämna en rapport till kommissionen och byrån om de åtgärder som vidtagits för att uppfylla de arbetsuppgifter som organet tilldelats. I rapporten ska såväl enskilda nätverksfunktioner som nätverkssituationen i dess helhet behandlas, och rapporten ska vara nära kopplad till innehållet i den strategiska respektive den operativa planen för nätverket. Kommissionen ska underrätta kommittén för det gemensamma luftrummet.

Artikel 21

Tillsyn av nätverksförvaltaren

Kommissionen ska, med biträde av byrån i säkerhetsfrågor, säkerställa tillsynen av nätverksförvaltaren, särskilt med avseende på kraven i denna förordning och övrig unionslagstiftning. Kommissionen ska rapportera årligen eller på särskild begäran till kommittén för det gemensamma luftrummet.

KAPITEL VI

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 22

Förbindelser med tredjeländer

Tredjeländer får tillsammans med sina operativa berörda parter delta i nätverksförvaltarens arbete.

Artikel 23

Finansiering av nätverksförvaltaren

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att finansiera de nätverksfunktioner som anförtrotts nätverksförvaltaren på grundval av flygtrafikavgifter. Nätverksförvaltaren ska fastställa sina kostnader på ett öppet sätt.

Artikel 24

Skadeståndsansvar

Nätverksförvaltaren ska vidta åtgärder för att kunna täcka skadeståndsansvar som avser utförandet av de arbetsuppgifter som organet tilldelats. De använda åtgärderna ska vara lämpliga med hänsyn till de förluster och skador som kan komma i fråga, med beaktande av den rättsliga ställning som nätverksförvaltaren har och det försäkringsskydd som står till buds i form av företagsförsäkring.

Artikel 25

Översyn

Kommissionen ska se över effektiviteten i nätverksfunktionernas utförande senast den 31 december 2013 och därefter regelbundet, med vederbörlig hänsyn till referensperioderna för det prestationssystem som föreskrivs i förordning (EU) nr 691/2010.

Artikel 26

Ändringar av förordning (EU) nr 691/2010

Förordning (EU) nr 691/2010 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 3.3 ska följande punkt läggas till som punkt m:

”m) Bedömning av nätverksförvaltarens prestationsplan, inklusive dess förenlighet med de EU-täckande prestationsmålen.”

2. Följande artikel ska införas som artikel 5a:

”Artikel 5a

Nätverksförvaltare

1. Den nätverksförvaltare som inrättats enligt artikel 3 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 (*) ska utföra följande uppgifter med avseende på prestationssystemet:

a) Bistå kommissionen genom att tillhandahålla relevanta synpunkter för att utarbeta EU-täckande prestationsmål före referensperioderna och för övervakning under referensperioden. Nätverksförvaltaren ska särskilt uppmärksamma kommissionen på eventuella betydande och ihållande försämringar av de operativa resultaten.

b) I enlighet med artikel 20.5 ge kommissionen tillgång till alla uppgifter som anges i bilaga IV.

c) Bistå medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster i deras arbete för att nå prestationsmålen under referensperioderna.

d) Utarbeta en prestationsplan som ska antas som en del av den strategiska planen för nätverket före varje referensperiods början. Denna prestationsplan ska vara offentlig och ha följande innehåll:

i) Ett mål för miljöprestanda som ska vara förenligt med de EU-täckande prestationsmålen för hela referensperioden, med årliga värden som ska användas i övervakningssyfte.

ii) Prestationsmål för andra relevanta viktiga prestationsområden, som ska vara förenliga med de EU-täckande prestationsmålen för hela referensperioden, med årliga värden som ska användas i övervakningssyfte.

iii) En beskrivning av de åtgärder som planeras för att nå målen.

iv) Vid behov, eller om kommissionen så beslutar, ytterligare nyckelresultatindikatorer och mål.

(*) EUT L 185, 15.7.2011, s. 1.”

3. I artikel 17 ska följande punkt införas som punkt 2a:

”2a. Kommissionen ska övervaka genomförandet av nätverksförvaltarens prestationsplan. Om inte alla mål nås under referensperioden ska kommissionen vidta lämpliga åtgärder enligt prestationsplanen för att korrigera situationen. För detta ändamål ska de årliga värdena i prestationsplanen användas.”

4. I bilaga III ska punkterna 3 och 4 ersättas med följande punkter:

”3. **Miljö**

Utformning av luftrum: Inte tillämpligt under den första referensperioden. Under den andra referensperioden, bedömning av den process för utformning av luftrum som används i prestationsplanen och dess förenlighet med processen för att utveckla den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet som utarbetats av nätverksförvaltaren.

4. **Kapacitet**

Förseningsnivå: Jämförelse av den förväntade nivån av förseningar på sträcka på grund av flödesplanering som används i prestationsplanen med ett referensvärde från Eurocontrols kapacitetsplaneringsprocess och i nätverksförvaltarens operativa plan för nätverket.”

Artikel 27

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 7 juli 2011.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande

BILAGA I

FUNKTIONEN FÖR UTFORMNING AV DET EUROPEISKA FLYGVÄGSNÄTET

DEL A

Mål

1. Funktionen för utformning av det europeiska flygvägsnätet (ERND) ska ha följande målsättningar:

   a) Ta fram en förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet för säker och effektiv drift av flygtrafik, med vederbörlig hänsyn till miljöpåverkan.

   b) Inom ramen för förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet underlätta utarbetandet av en luftrumsstruktur som erbjuder erforderlig nivå av säkerhet, kapacitet, flexibilitet, reaktionsförmåga, miljöprestanda och obrutet tillhandahållande av snabba flygtrafiktjänster, med vederbörlig hänsyn till säkerhets- och försvarsbehov.

   c) Säkerställa det europeiska flygvägsnätets regionala samtrafikförmåga och driftskompatibilitet inom Icaos Europa-region och med närliggande Icao-regioner.

2. Utarbetandet av en förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet ska bygga på en process för gemensamt beslutsfattande. Förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet ska utgöra en särskild ERND-del i den operativa planen för nätverket och innehålla detaljerade regler om genomförandet av ERND-delen i den strategiska planen för nätverket.

3. Medlemsstaterna kommer även fortsättningsvis att ansvara för detaljutvecklingen, godkännandet och inrättandet av luftrumsstrukturerna när det gäller det luftrum som står under deras ansvar.

DEL B

Planeringsprinciper

1. Utan att det påverkar medlemsstaternas överhöghet över luftrummet och deras krav i fråga om allmän ordning och säkerhet samt försvarsfrågor, ska nätverksförvaltaren, medlemsstaterna, tredjeländer, luftrumsanvändare, funktionella luftrumsblock och leverantörer av flygtrafiktjänster, som part i funktionella luftrumsblock eller enskilt, genom en process för gemensamt beslutsfattande utveckla förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet med tillämpning av de principer för luftrummets utformning som anges i denna bilaga. Förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet ska uppfylla de prestationsmål som fastställs för nätverksförvaltaren i prestationssystemet.

2. Processen för gemensamt beslutsfattande ska stödjas genom lämpliga permanenta och detaljerade samarbetsavtal, som ska fastställas på expertnivå av nätverksförvaltaren och med deltagande av alla berörda parter. Samrådsförfarandena ska organiseras med en periodicitet som speglar behoven för att utforma det europeiska flygvägsnätets funktion.

3. För att säkerställa att förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet erbjuder lämpliga anslutningsmöjligheter ska nätverksförvaltaren och medlemsstaterna inkludera tredjeländer i processen för gemensamt beslutsfattande i enlighet med artikel 22. Lämpligt samarbete ska säkerställas mellan å ena sidan nätverksförvaltaren och de detaljerade samarbetsavtal som utarbetats på organets expertnivå för att stödja utarbetandet av förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet, och å den andra sidan relevanta Icao-samarbetsavtal som utarbetats på expertnivå och som täcker förbättringar av flygvägsnätet vid gränssnittet.

4. Förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet är en löpande plan som ska spegla alla faktorer som är nödvändiga för att säkerställa att det europeiska luftrummet är utformat som en enda enhet och uppfyller tillämpliga prestationsmål.

5. Planen ska ha följande innehåll:

   a) Gemensamma allmänna principer som kompletteras av tekniska specifikationer för luftrumsutformning.

   b) Militära luftrumskrav.

   c) Ett överenskommet europeiskt flygvägsnät och om möjligt en struktur för fritt flygvägsluftrum som är utformad för att uppfylla alla användarkrav, med detaljer som täcker alla projekt som avser en förändring av luftrummet.

d) Regler för utnyttjande av och tillgänglighet för flygvägsnät och fritt flygvägsluftrum.

e) Angivande av rekommenderad ATC-sektorsindelning till stöd för den ATS-luftrumsstruktur som ska utformas, beslutas och genomföras av medlemsstaterna.

f) Riktlinjer för luftrumsförvaltning.

g) En detaljerad tidtabell för utvecklingsarbetet.

h) Kalendern för en gemensam publikations- och genomförandecykel, genom den operativa planen för nätverket.

i) En översikt över den nuvarande och den förväntade nätverkssituationen, inklusive förväntade prestationer på grundval av nuvarande och överenskomna planer.

6. Nätverksförvaltaren ska säkerställa lämpliga åtgärder i all verksamhet för att möjliggöra civil-militär samordning i processen för gemensamt beslutsfattande.

7. Nätverksförvaltaren, medlemsstaterna, funktionella luftrumsblock och leverantörer av flygtrafiktjänster ska, som part i funktionella luftrumsblock eller enskilt, säkerställa en sammanhängande integration i förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet av projekt för luftrummets utformning som avtalats genom processen för gemensamt beslutsfattande.

8. Medlemsstaterna och funktionella luftrumsblock ska innan nationella och funktionella luftrumsblock genomförs säkerställa att projekt för luftrummets utformning är förenliga och i överensstämmelse med förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet samt samordnade med de medlemsstater som påverkas av dem och med nätverksförvaltaren.

9. Till de data rörande förändringar som kräver en kontroll av förenligheten och som måste göras tillgängliga för nätverksförvaltaren hör bland annat följande:

a) Förändringar av flygvägarnas sträckning.

b) Förändringar av flygvägarnas riktningar.

c) Förändringar av flygvägars ändamål.

d) Beskrivningar av luftrum med fria flygvägar (FRA), inklusive tillhörande regler för utnyttjande.

e) Regler för utnyttjande av och tillgänglighet till flygvägar.

f) Förändringar av vertikala eller horisontella sektorsgränser.

g) Tillägg eller strykande av väsentliga punkter.

h) Förändringar av gränsöverskridande luftrumsutnyttjande.

i) Förändringar av koordinaterna för väsentliga punkter.

j) Förändringar som påverkar dataöverföringen.

k) Förändringar som påverkar data som offentliggörs i luftfartspublikationer.

l) Förändringar som påverkar samförståndsavtal som avser luftrummets utformning och utnyttjande.

10. Nätverksförvaltaren och medlemsstaterna ska inom ramen för tillämpningsområdet för denna bilaga, genom processen för gemensamt beslutsfattande, utarbeta gemensamma förslag till ändringar av lämpliga Icao-dokument. För ändringar av Icao-dokument som gäller ATS-flygvägar över öppet hav ska medlemsstaterna tillämpa Icaos tillämpliga samordningsförfaranden.

11. Nätverksförvaltaren, medlemsstaterna, luftrumsanvändare, flygplatsoperatörer, funktionella luftrumsblock och leverantörer av flygtrafiktjänster ska, som part i funktionella luftrumsblock eller enskilt, genom en process för gemensamt beslutsfattande göra kontinuerliga översyner av förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet för att beakta nya eller förändrade krav på luftrummet. Kontinuerlig samordning med de militära myndigheterna kommer att säkerställas.

DEL C

Principer för luftrummets utformning

1. Genom att utveckla förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet ska nätverksförvaltaren, medlemsstaterna, tredjeländer, funktionella luftrumsblock och leverantörer av flygtrafiktjänster, som part i funktionella luftrumsblock eller enskilt, inom ramen för processen för gemensamt beslutsfattande ansluta sig till följande principer för luftrummets utformning:

   a) Luftrumsstrukturernas inrättande och konfiguration ska baseras på operativa krav, oberoende av gränser för nationella eller funktionella luftrumsblock eller gränser för flyginformationsregioner, och inte nödvändigtvis vara bundna av avgränsningen mellan det övre och det undre luftrummet.

   b) Utformningen av luftrumsstrukturer ska vara en öppen process där de beslut som fattas och deras motivering visas med hänsyn till kraven från alla användare, samtidigt som säkerhets-, kapacitets- och miljöaspekter beaktas och vederbörlig hänsyn tas till militära och nationella säkerhetsbehov.

   c) Den nuvarande och förväntade trafikefterfrågan på nätverksnivå och lokal nivå ska ligga till grund för förbättringsplanen för det europeiska flygvägsnätet, i syfte att tillgodose behoven hos de viktigaste trafikflödena och flygplatserna.

   d) Gränssnittet mellan vertikal och horisontell samtrafikförmåga, inklusive terminalluftrum och luftrumsstruktur, ska säkerställas.

   e) Flygningar ska kunna genomföras längs med eller så nära som möjligt de av användare begärda flygvägar och flygprofiler under flygningens sträckfas.

   f) Det ska finnas acceptans för bedömning och möjlig utveckling av alla förslag till luftrumsstrukturer, inklusive strukturer för fritt flygvägsluftrum, alternativa flygvägar och flygvägar med särskilda villkor, från berörda parter som har ett operativt krav i det området.

   g) Luftrumsstrukturer, inklusive fritt flygvägsluftrum och ATC-sektorer, ska utformas med beaktande av befintliga eller föreslagna luftrumsstrukturer som är avsedda för verksamheter som kräver luftrumsreservation eller luftrumsbegränsning. I det syftet ska endast sådana strukturer som överensstämmer med tillämpningen av en flexibel användning av luftrummet inrättas. Sådana strukturer ska harmoniseras och anpassas i största möjliga utsträckning över hela det europeiska nätverket.

   h) Arbetet med att utforma en ATC-sektor ska inledas med de anpassningar av flygvägarna eller trafikflödet som krävs, inom ramen för en löpande process som kommer att säkerställa förenlighet mellan flygvägar eller trafikflöden och sektorer.

   i) ATC-sektorer ska utformas för att göra det möjligt att konstruera sektorskonfigurationer som tillgodoser trafikflöden samt är anpassningsbara och står i proportion till en varierande trafikefterfrågan.

   j) Avtal om tillhandahållande av tjänster ska upprättas när ATC-sektorer av operativa skäl måste utformas över gränser för nationella eller funktionella luftrumsblock eller gränser för flyginformationsregioner.

2. Nätverksförvaltaren, medlemsstaterna, funktionella luftrumsblock och leverantörer av flygtrafiktjänster, som part i funktionella luftrumsblock eller enskilt, ska genom processen för gemensamt beslutsfattande säkerställa att följande principer gäller med avseende på luftrumsutnyttjande och kapacitetsplanering:

   a) Luftrumsstrukturer ska planeras för att underlätta att luftrummet kan utnyttjas och förvaltas på ett flexibelt sätt inom de angivna tidsramarna med avseende på flygvägsalternativ, trafikflöden, system för sektorskonfigurationer och konfigurationen av andra luftrumsstrukturer.

   b) Luftrumsstrukturer ska ge utrymme för att inrätta ytterligare flygvägsalternativ samtidigt som deras förenlighet säkerställs (kapacitetshänsyn och begränsningar i sektorsutformningen).

DEL D

Löpande övervakning av prestationsresultat på nätverksnivå

1. För att säkerställa regelbundna förbättringar av prestandan ska nätverksförvaltaren i nära samarbete med berörda stater, funktionella luftrumsblock och operativa berörda parter regelbundet se över de genomförda luftrumsstrukturernas effektivitet.

2. Denna översyn ska bland annat omfatta följande områden:

a) Trafikefterfrågans utveckling.

b) Prestationer och begränsningar i fråga om kapacitet och effektivisering av flygningar på medlemsstatsnivå, på nivån för funktionella luftrumsblock eller på nätverksnivå.

c) Utvärdering av aspekter av luftrumsutnyttjandet ur både ett civilt och ett militärt perspektiv.

d) Utvärdering av de sektorsindelningar och sektorskonfigurationer som används.

e) Utvärdering av luftrumsstrukturernas integritet och kontinuitet.

f) Identifiering av frågor om vilka kommissionen ska informeras därför att de förbättringsinsatser som krävs går utöver nätverksförvaltarens behörigheter.

BILAGA II

FUNKTIONEN FÖR RADIOFREKVENSER

DEL A

Krav på funktionens utförande

1. Medlemsstaterna ska utse en behörig person, myndighet eller organisation till nationell frekvensförvaltare med ansvar för att säkerställa att frekvenstilldelningar görs, ändras och beviljas i enlighet med denna förordning. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen och nätverksförvaltaren om dessa personers namn och adress senast fyra månader efter det att denna förordning antagits.

2. Nätverksförvaltaren ska förbereda och samordna nätverksrelaterade strategiska spektrumfrågor, vilka ska vara lämpligt dokumenterade i den strategiska planen för nätverket och i den operativa planen för nätverket. Nätverksförvaltaren ska bistå kommissionen och medlemsstaterna i arbetet med att utarbeta gemensamma ståndpunkter på området för flygtrafik för samordnade bidrag från medlemsstaterna till internationella forum, särskilt till Europeiska post- och telesammanslutningen (Cept) och Internationella teleunionen (ITU).

3. Nätverksförvaltaren ska på begäran av nationella frekvensförvaltare vidta åtgärder tillsammans med kommissionen och Cept för att behandla eventuella problem med andra industrisektorer.

4. De nationella frekvensförvaltarna ska till nätverksförvaltaren rapportera fall av radiostörningar som påverkar det europeiska luftfartssystemet. Nätverksförvaltaren ska registrera fallen och bistå vid bedömningen av dem. Nätverksförvaltaren ska på begäran av nationella frekvensförvaltare samordna eller tillhandahålla det stöd som krävs för att åtgärda eller mildra sådana fall, inklusive åtgärder som vidtas tillsammans med kommissionen och Cept.

5. Nätverksförvaltaren ska utarbeta och föra ett centralt register som ska vara utformat för att lagra alla data om tilldelningen av radiofrekvenser enligt beskrivningen i punkt 14.

6. Medlemsstaterna ska använda det centrala registret för att fullgöra sina administrativa registreringsskyldigheter i fråga om frekvenstilldelningar gentemot Icao.

7. Nätverksförvaltaren och de nationella frekvensförvaltarna ska vidareutveckla och förbättra förvaltningsförfaranden, planeringskriterier, datamängder och processer för att optimera den allmänna flygtrafikens användning och beläggning av radiospektrum. Nätverksförvaltaren ska på medlemsstaternas begäran vidarebefordra dessa förslag på regional nivå.

8. När en frekvenstilldelning behövs ska den sökande lämna in en ansökan till lämplig nationell frekvensförvaltare och bifoga alla relevanta data och en motivering.

9. De nationella frekvensförvaltarna och nätverksförvaltaren ska bedöma och prioritera frekvensansökningar på grundval av operativa krav och överenskomna kriterier. Frekvensansökningarnas påverkan på nätverket ska fastställas av nätverksförvaltaren i samarbete med de nationella frekvensförvaltarna. Nätverksförvaltaren ska fastställa kriterierna i samråd med de nationella frekvensförvaltarna inom tolv månader från antagandet av denna förordning och därefter uppdatera dem vid behov.

10. Om nätverket påverkas ska nätverksförvaltaren identifiera lämplig(a) frekvens(er) för att tillgodose ansökan med hänsyn till följande krav:

    a) Behovet att tillhandahålla säkra infrastrukturtjänster för kommunikation, navigation och övervakning.

    b) Behovet att optimera användningen av ändliga radiospektrumresurser.

    c) Behovet av kostnadseffektiv, rättvis och öppen tillgång till radiospektrum.

    d) Den eller de sökandes och de operativa berörda parternas operativa krav.

    e) Den förväntade framtida efterfrågan på radiospektrum.

    f) Bestämmelserna i Icaos europeiska handbok för frekvensförvaltning (*Icao European Frequency Management Manual*).

11. Om ingen påverkan på nätverket föreligger ska de nationella frekvensförvaltarna fastställa lämplig(a) frekvens(er) för att tillgodose ansökan med hänsyn till kraven i punkt 10.

12. När en ansökan om frekvenstilldelning inte kan tillgodoses får de nationella frekvensförvaltarna begära att nätverksförvaltaren genomför en särskild frekvenssökning. För att identifiera en lösning för de nationella frekvensförvaltarna får nätverksförvaltaren, med stöd av de nationella frekvensförvaltarna, genomföra en särskild undersökning av situationen för frekvensanvändningen i det berörda geografiska området.

13. De nationella frekvensförvaltarna ska tilldela lämplig(a) frekvens(er) som identifieras enligt punkterna 10, 11 eller 12.

14. De nationella frekvensförvaltarna ska registrera varje tilldelning i det centrala registret och då ta med följande uppgifter:

    a) Data enligt definitionerna i Icaos europeiska handbok för frekvensförvaltning, inklusive relevanta dithörande tekniska och operativa data.

    b) Utökade datakrav enligt punkt 7.

    c) En beskrivning av den operativa användningen av frekvenstilldelningen.

    d) Kontaktuppgifter avseende den operativa berörda part som använder tilldelningen.

15. När tilldelningen till den sökande görs ska den nationella frekvensförvaltaren inkludera användningsvillkor. Dessa villkor ska minst innehålla följande krav på frekvenstilldelningen:

    a) Den ska vara giltig så länge som den används för att uppfylla de operativa krav som den sökande beskrivit.

    b) Den kan bli föremål för en begäran om frekvensbyte, och sådana byten måste genomföras inom en begränsad tidsram.

    c) Den ändras så snart som den operativa användning som den sökande beskrivit förändras.

16. De nationella frekvensförvaltarna ska säkerställa att begärda frekvensbyten, ändringar eller beviljanden utförs inom den överenskomna tidsramen och att det centrala registret uppdateras i enlighet med detta. De nationella frekvensförvaltarna ska översända en lämplig motivering till nätverksförvaltaren när dessa åtgärder inte kan utföras.

17. De nationella frekvensförvaltarna ska säkerställa att de operativa, tekniska och administrativa uppgifter som avses i punkt 14 för alla frekvenstilldelningar som används i det europeiska luftfartssystemet är tillgängliga i det centrala registret senast den 31 december 2011.

18. Nätverksförvaltaren och de nationella frekvensförvaltarna ska övervaka och utvärdera frekvensband för flygtrafik och frekvenstilldelningar på grundval av öppna förfaranden för att säkerställa att de används korrekt och effektivt. Nätverksförvaltaren ska fastställa sådana förfaranden i samråd med de nationella frekvensförvaltarna senast tolv månader efter att denna förordning antagits, samt därefter upprätthålla och uppdatera dem vid behov. Nätverksförvaltaren ska särskilt identifiera eventuella avvikelser mellan det centrala registret, det operativa syftet och den faktiska användningen av frekvenstilldelningen. Nätverksförvaltaren ska underrätta den nationella frekvensförvaltaren om sådana avvikelser, som ska åtgärdas inom en överenskommen tidsram.

19. Nätverksförvaltaren ska säkerställa tillgången till gemensamma metoder för att underlätta central och nationell planering, samordning, registrering, revision och optimering. Metoder ska särskilt utvecklas för att underlätta analysen av data i det centrala registret för att övervaka funktionens effektivitet samt för att utforma och genomföra den process för frekvensoptimering som avses i punkt 7.

DEL B

Krav på funktionens organisation

1. Det gemensamma beslutsfattandet mellan nationella frekvensförvaltare och nätverksförvaltaren ska vara baserat på förfaranden som omfattas av nätverksstyrelsens godkännande enligt artikel 16 i denna förordning, efter ett positivt yttrande av kommittén för det gemensamma luftrummet enligt artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004.

2. Vid oenighet rörande de förfaranden som avses i punkt 1 i del B i denna bilaga ska nätverksförvaltaren eller de berörda medlemsstaterna hänvisa ärendet till kommissionen för åtgärd. Kommissionen ska handla i enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004.

3. I förfarandena ska minst följande fastställas:

   a) Kriterier för bedömningen av operativa krav och deras prioritering.

   b) Minsta godtagbara tidsplaner för samordningen av nya eller ändrade radiofrekvenstilldelningar.

   c) System för att säkerställa att nätverksförvaltaren och de nationella frekvensförvaltarna når de relevanta EU-täckande prestationsmålen.

   d) Att de förbättrade förfarandena för frekvensförvaltning, kriterier och processer inte har en negativ inverkan på dem som tillämpas av andra länder inom ramen för Icaos regionala förfaranden.

   e) Krav för att säkerställa att medlemsstaterna genomför lämpliga samråd om nya eller ändrade förvaltningsförfaranden med alla berörda parter på nationell och europeisk nivå.

4. De inledande förfarandena för samordning av radiofrekvenser ska vara helt förenliga med de befintliga. Utvecklingen av dessa förfaranden ska närmare fastställas i samarbete med de nationella frekvensförvaltarna och minska omkostnaderna i största möjliga utsträckning.

5. Samordningen av den strategiska och taktiska användningen av radiofrekvenser med angränsande länder som inte deltar i nätverksförvaltarens arbete ska genomföras via Icaos regionala samarbetsavtal. Detta ska göras för att ge dem tillgång till nätverksförvaltarens tjänster.

6. Nätverksförvaltaren och de nationella frekvensförvaltarna ska komma överens om övergripande prioriteringar för funktionen i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets utformning och drift. Dessa prioriteringar ska dokumenteras i form av en frekvensdel i den strategiska respektive den operativa planen för nätverket, som ska omfattas av ett samråd med de berörda parterna. Prioriteringarna kan särskilt handla om särskilda frekvensband, områden och tjänster.

7. Medlemsstaterna ska se till att militära användares utnyttjande av frekvensbanden för flygtrafik på lämpligt sätt samordnas med de nationella frekvensförvaltarna och nätverksförvaltaren.

BILAGA III

FUNKTIONEN FÖR TRANSPONDERKODER

DEL A

Krav på funktionen för transponderkoder

1. Funktionen för transponderkoder har följande mål:

   a) Att förbättra stabiliteten i processen för kodtilldelning genom att tilldela alla berörda parter tydliga roller och ansvarsområden, med nätverkets övergripande prestanda i centrum för kodtilldelningen.

   b) Att ge ökad öppenhet när det gäller kodtilldelningar och den faktiska kodanvändningen och därigenom möjliggöra bättre bedömningar av nätverkets övergripande effektivitet.

   c) Att genom inlemmande i en förordning tillhandahålla den rättsliga grunden för att möjliggöra ett bättre genomförande och en bättre översyn.

2. SSR-transponderkoder ska genom nätverksförvaltaren tilldelas medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster på ett sätt som optimerar en säker och effektiv fördelning med hänsyn till följande faktorer:

   a) Alla operativa berörda parters operativa krav.

   b) De faktiska och förväntade flygtrafiknivåerna.

   c) Den erforderliga användningen av SSR-transponderkoder i enlighet med relevanta bestämmelser i Icaos regionala flygtrafikplan, Europaregionen, genomförandedokumentet för anläggningar och tjänster samt vägledande material.

3. En förteckning över tilldelningen av SSR-transponderkoder med en beskrivning av den fullständiga och uppdaterade tilldelningen av SSR-koder i det luftrum som anges i artikel 1.3 ska av nätverksförvaltaren göras ständigt tillgänglig för medlemsstaterna, leverantörer av flygtrafiktjänster och tredjeländer.

4. Ett formellt förfarande för fastställande, bedömning och samordning av kraven på tilldelningar av SSR-transponderkoder ska genomföras av nätverksförvaltaren, med hänsyn till alla nödvändiga civila och militära användningar av SSR-transponderkoder.

5. Det formella förfarande som föreskrivs i punkt 4 ska minst innehålla relevanta överenskomna förfaranden, tidsplaner och prestationsmål för att fullgöra följande verksamheter:

   a) Inlämnande av ansökningar om tilldelning av SSR-transponderkoder.

   b) Bedömningar av ansökningar om tilldelning av SSR-transponderkoder.

   c) Samordning av föreslagna ändringar av tilldelningar av SSR-transponderkoder med medlemsstaterna och tredjeländer i enlighet med de krav som fastställs i del B.

   d) Periodisk revision av tilldelningar av SSR-transponderkoder och behov i syfte att optimera situationen, inklusive omtilldelning av befintliga kodtilldelningar.

   e) Periodisk ändring, godkännande och spridning av den övergripande förteckning över tilldelningen av SSR-transponderkoder som föreskrivs i punkt 3.

   f) Underrättelse om samt bedömning och lösning av oplanerade konflikter mellan tilldelningar av SSR-transponderkoder.

   g) Underrättelse om samt bedömning och lösning av felaktiga tilldelningar av SSR-transponderkoder som upptäcks vid kontroll av kodinnehav.

   h) Underrättelse om samt bedömning och lösning av oplanerade brister på tilldelningar av SSR-transponderkoder.

   i) Tillhandahållande av data och information i enlighet med de krav som fastställs i del C i denna bilaga.

6. Nätverksförvaltaren ska kontrollera att ansökningar om SSR-transponderkoder som tas emot inom ramen för det förfarande som fastställs i punkt 4 överensstämmer med förfarandets krav rörande format- och datakonventioner, fullständighet, riktighet, inlämnande i rätt tid och motivering.

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att SSR-transponderkoder tilldelas luftfartyg i enlighet med den förteckning över SSR-transponderkoder som föreskrivs i punkt 3.

8. Ett centraliserat system för tilldelning och förvaltning av SSR-transponderkoder för automatisk tilldelning av SSR-transponderkoder till allmän flygtrafik får drivas av nätverksförvaltaren till förmån för medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster.

9. Förfaranden och metoder för regelbunden utvärdering och bedömning av medlemsstaternas och flygtrafiktjänstleverantörernas faktiska användning av SSR-transponderkoder ska genomföras av nätverksförvaltaren.

10. Nätverksförvaltaren, medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster ska komma överens om planer och förfaranden för att underlätta den periodiska analysen och identifieringen av framtida krav på SSR-transponderkoder. Analysen ska inbegripa en identifiering av potentiella prestationseffekter orsakade av eventuella brister i tilldelningarna av SSR-transponderkoder.

11. Drifthandböcker som innehåller de instruktioner och uppgifter som behövs för att nätverksfunktionen ska kunna utföras i enlighet med kraven i denna förordning ska utarbetas och upprätthållas. Dessa drifthandböcker ska spridas och upprätthållas i enlighet med lämpliga förvaltningsförfaranden för kvalitet och dokumentation.

DEL B

Krav på den särskilda samrådsmekanismen

1. Nätverksförvaltaren ska inrätta en särskild mekanism för samordning och samråd rörande avtal om tilldelning av SSR-transponderkoder. Denna mekanism ska uppfylla följande krav:

   a) Mekanismen ska säkerställa att den påverkan som SSR-transponderkodernas användning i tredjeländer har beaktas genom deltagande i de samarbetsavtal om förvaltningen av SSR-transponderkoder som fastställs i relevanta bestämmelser i Icaos regionala flygtrafikplan, Europaregionen och genomförandedokumentet för anläggningar och tjänster.

   b) Den ska säkerställa att den förteckning över tilldelningar av SSR-transponderkoder som föreskrivs i punkt 3 i del A överensstämmer med den plan för förvaltning av koder som fastställs i relevanta bestämmelser i Icaos regionala flygtrafikplan, Europaregionen och genomförandedokumentet för anläggningar och tjänster.

   c) I mekanismen ska särskilda krav fastställas för att säkerställa att lämpliga samråd om nya eller ändrade förvaltningsförfaranden för SSR-transponderkoder genomförs med de berörda medlemsstaterna.

   d) Särskilda krav ska fastställas för att säkerställa att medlemsstaterna genomför lämpliga samråd om nya eller ändrade förvaltningsförfaranden för SSR-transponderkoder med alla berörda parter på nationell nivå.

   e) Mekanismen ska säkerställa att samordning med tredjeländer om den strategiska och taktiska användningen av SSR-transponderkoder genomförs via de samarbetsavtal om förvaltningen av SSR-transponderkoder som fastställs i relevanta bestämmelser i Icaos regionala flygtrafikplan, Europaregionen och genomförandedokumentet för anläggningar och tjänster.

   f) Minsta godtagbara tidsplaner för samordningen av och samråd om föreslagna nya eller ändrade tilldelningar av SSR-transponderkoder.

   g) Mekanismen ska säkerställa att förändringar i förteckningen över tilldelningar av SSR-transponderkoder godkänns av de medlemsstater som berörs av ändringarna.

   h) Särskilda krav ska fastställas för att säkerställa att förändringar i förteckningen över tilldelningar av SSR-transponderkoder delges alla berörda parter omedelbart efter godkännandet, utan att det påverkar nationella förfaranden för underrättelser om militära myndigheters användning av SSR-transponderkoder.

2. Nätverksförvaltaren ska i samordning med de nationella militära myndigheterna säkerställa att nödvändiga åtgärder vidtas för att verifiera att tilldelningen och användningen av SSR-transponderkoder för militära behov inte har en negativ inverkan på den allmänna flygtrafikens säkerhet eller effektiva flöde.

DEL C

Krav på tillhandahållandet av data

1. Ansökningar som lämnas in för nya eller ändrade tilldelningar av SSR-transponderkoder ska överensstämma med de krav rörande format- och datakonventioner, fullständighet, riktighet, inlämnande i rätt tid och motivering som fastställs i punkt 4 i del A.

2. Medlemsstaterna ska, för att stödja tillhandahållet av nätverksfunktionen för SSR-transponderkoder, vid behov och inom de överenskomna tidsramar som föreskrivs av nätverksförvaltaren, lämna följande data och information till nätverksförvaltaren:

   a) En uppdaterad förteckning över tilldelningen och användningen av alla SSR-transponderkoder inom deras ansvarsområde, med förbehåll för eventuella säkerhetsbegränsningar rörande full insyn i särskilda militära kodtilldelningar som inte används för allmän flygtrafik.

   b) En motivering som visar att befintliga och begärda tilldelningar av SSR-transponderkoder motsvarar det minimiantal som krävs för att uppfylla operativa krav.

   c) En detaljerad beskrivning av eventuella tilldelningar av SSR-transponderkoder som inte längre är operativt nödvändiga och som kan släppas fria för omtilldelning inom nätverket.

   d) Rapporter om eventuella faktiska oplanerade brister i tilldelningarna av SSR-transponderkoder.

   e) En detaljerad beskrivning av eventuella förändringar i installationsplanen eller i systemets eller beståndsdelarnas operativa status som kan påverka tilldelningen av SSR-transponderkoder till flygningar.

3. Leverantörerna av flygtrafiktjänster ska, för att stödja tillhandahållet av nätverksfunktionen för SSR-transponderkoder, vid behov och inom de överenskomna tidsramar som föreskrivs av nätverksförvaltaren, lämna följande data och information till nätverksförvaltaren:

   a) Förbättrade taktiska system för flödeshantering med korrelerade positionsrapporter som innehåller tilldelningar av SSR-transponderkoder för allmän flygtrafik som utför flygningar enligt instrumentflygregler.

   b) Rapporter om eventuella faktiska oplanerade konflikter eller risker orsakade av en faktisk operativ tilldelning av SSR-transponderkod, inklusive information om hur konflikterna löstes.

4. Gensvaret från medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster rörande samordningen av föreslagna ändringar av tilldelningar av SSR-transponderkoder och uppdateringar av förteckningen över tilldelningar av SSR-transponderkoder ska minst ha följande innehåll:

   a) En identifiering av huruvida en eventuell konflikt eller risk avseende tilldelningen av SSR-transponderkoder förutses.

   b) En bekräftelse av huruvida de operativa kraven eller effektiviteten kommer att påverkas negativt.

   c) En bekräftelse av att ändringar rörande tilldelningar av SSR-transponderkoder kan genomföras i enlighet med de tidsramar som krävs.

BILAGA IV

MALL FÖR STRATEGISK PLAN FÖR NÄTVERKET

Den strategiska planen för nätverket ska vara baserad på följande struktur:

1. INLEDNING

1.1 Tillämpningsområde för den strategiska planen för nätverket (geografiskt och tidsperiod).

1.2 Utarbetande av planen och valideringsförfarande.

2. ÖVERGRIPANDE BAKGRUND OCH KRAV

2.1 Beskrivning av den nuvarande och planerade situationen, inklusive ERND, ATFM, flygplatser och knappa resurser.

2.2 Utmaningar och möjligheter relaterade till planens tidsperiod (inklusive förväntad trafikefterfrågan och global utveckling).

2.3 Prestationsmål och verksamhetskrav enligt de olika berörda parterna samt EU-täckande prestationsmål.

3. STRATEGISK VISION

3.1 Beskrivning av hur nätverket ska utvecklas och fortskrida strategiskt för att med framgång kunna bemöta prestationsmålen och verksamhetskraven.

3.2 Överensstämmelse med prestationssystemet.

3.3 Överensstämmelse med huvudplanen för den europeiska flygledningstjänsten.

4. STRATEGISKA MÅL

4.1 Beskrivning av nätverkets strategiska mål, med följande innehåll:

— Samarbetsaspekterna beträffande deltagande operativa berörda parter i fråga om roller och ansvarsområden.

— Angivande av hur de strategiska målen kommer att motsvara kraven.

— Identifiering av hur framstegen för att uppnå dessa mål ska mätas.

— Angivande av hur de strategiska målen kommer att påverka industrin och andra berörda områden.

5. PRESTATIONSPLANERING

Prestationsplanen ska vara baserad på följande struktur:

1. Inledning

1.1 Beskrivning av situationen (planens tillämpningsområde, funktioner som täcks etc.).

1.2 Beskrivning av det makroekonomiska scenariot för referensperioden, inklusive övergripande antaganden (trafikprognos etc.).

1.3 Beskrivning av resultatet från samrådet med berörda parter inför utarbetandet av prestationsplanen (deltagarnas viktigaste frågor och om möjligt överenskomna kompromisser).

2. Prestationsmål på nivån för nätverksförvaltaren

2.1 Prestationsmål för varje nyckelprestationsområde, fastställda mot varje nyckelprestationsindikator, för hela referensperioden, med årliga värden som ska användas för övervakning och som incitament.

2.2 Beskrivning och förklaring av det bidrag och den inverkan som nätverksförvaltarens prestationsmål har på de EU-täckande prestationsmålen.

3. Bidrag från varje funktion

3.1 Enskilda prestationsmål för varje funktion (ATFM, ERND, SSR-transponderkoder och frekvenser).

4. Militär dimension

4.1 Beskrivning av planens civil-militära dimension med angivande av resultat som nås genom tillämpning av flexibel luftrumsanvändning (FUA) i syfte att öka kapaciteten med tillbörligt beaktande av militäruppdragens effektivitet och, om det bedöms vara lämpligt, relevanta prestationsindikatorer och mål som är förenliga med prestationsplanens indikatorer och mål.

5. Analys av känslighet och jämförelse med den föregående prestationsplanen

5.1 Känslighet för yttre antaganden.

5.2 Jämförelse med föregående prestationsplan.

6. Genomförande av prestationsplanen

6.1 Beskrivning av de åtgärder som de nationella tillsynsmyndigheterna har vidtagit för att nå prestationsmålen, t.ex.

— Övervakningsmekanismer för att se till att säkerhetsprogram och verksamhetsplaner är genomförda,

— åtgärder för att övervaka och rapportera genomförandet av prestationsplanerna, inklusive hur situationen ska hanteras om målen inte uppfylls under referensperioden.

6. STRATEGISK PLANERING

6.1 Beskrivning av planeringen på kort och medellång sikt, enligt följande:

— Prioriteringarna för vart och ett av de strategiska målen.

— Uppfyllandet av vart och ett av de strategiska målen i fråga om erforderlig teknik, inverkan på arkitekturen, mänskliga aspekter, kostnader, fördelar samt nödvändig styrning, nödvändiga resurser och reglering.

— Erforderligt operativ deltagande från berörda parter avseende varje del av planen, inklusive deras roller och ansvarsområden.

— Nätverksförvaltarens överenskomna nivå av deltagande för att stödja genomförandet av varje del i planen för varje enskild funktion.

6.2 Beskrivning av planeringen på lång sikt, enligt följande:

— Avsikten att nå alla strategiska mål i fråga om erforderlig teknik och motsvarande FoU-aspekter, inverkan på arkitekturen, mänskliga aspekter, affärsnytta, erforderlig reglering och styrning samt tillhörande säkerhetsrelaterade och ekonomiska motivering för dessa investeringar.

— Berörda parters erforderliga operativa deltagande avseende varje del av planen, inklusive deras roller och ansvarsområden.

7. RISKBEDÖMNING

7.1 Beskrivning av de risker som är knutna till planens genomförande

7.2 Beskrivning av övervakningsförfarandet (inklusive potentiella avvikelser från ursprungliga mål)

8. REKOMMENDATIONER

8.1 Identifiering av de åtgärder som unionen och medlemsstaterna ska vidta för att stödja planens genomförande

BILAGA V

MALL FÖR OPERATIV PLAN FÖR NÄTVERKET

Den operativa planen för nätverket ska vara baserad på följande allmänna struktur (som kommer att skräddarsys till planens olika enskilda funktioner och till tidsramen för att spegla dess löpande natur samt dess perioder på tre till fem år samt års-, säsongs-, vecko- och dygnsperioder):

1. INLEDNING

1.1 Tillämpningsområde för den operativa planen för nätverket (geografiskt och tidsperiod)

1.2 Utarbetande av planen och valideringsförfarande

2. BESKRIVNING AV DEN OPERATIVA PLANEN FÖR NÄTVERKET, OPERATIVA MÅL OCH SYFTEN

— Samarbetsaspekter beträffande deltagande operativa berörda parter i fråga om roller och ansvarsområden.

— Angivande av hur de operativa målen och syftena ska behandlas i planens taktiska och förtaktiska faser samt faserna på kort och medellång sikt, och övriga prestationsmål som fastställs enligt prestationsregleringen.

— Fastställda prioriteringar och resurser som krävs för planeringsperioden.

— Angivande av inverkan på ATM-industrin och andra berörda områden.

3. ÖVERGRIPANDE PLANERINGSPROCESS FÖR NÄTVERKSVERKSAMHET

— Beskrivning av den övergripande planeringsprocessen för nätverksverksamheten.

— Beskrivning av hur den operativa planen för nätverket ska utvecklas och fortskrida strategiskt för att med framgång kunna bemöta de operativa prestationskraven och övriga prestationsmål som fastställs enligt prestationsregleringen.

— Beskrivning av de metoder och data som används.

4. ÖVERGRIPANDE BAKGRUND OCH OPERATIVA KRAV

4.1 Sammanfattande beskrivning av nätverkets tidigare prestationer

4.2 Utmaningar och möjligheter relaterade till planens tidsperiod

4.3 Prognos för nätverkstrafik i enlighet med tillägg 1 och 2, inklusive följande uppgifter:

— Nätverksprognos.

— Prognos för leverantörer av flygtrafiktjänster, funktionellt luftrumsblock och områdeskontroll.

— Prognos för större flygplatser.

— Analys av trafikprognosen, inklusive en rad scenarier.

— Analys av inverkan av särskilda händelser.

4.4 Nätverkets operativa prestationskrav, inklusive:

— Nätverkets övergripande kapacitetskrav.

— Kapacitetskrav på leverantörer av flygtrafiktjänster, funktionella luftrumsblock och områdeskontroll.

— Flygplatskapacitet.

— Analys av kapacitetskraven.

— Nätverkets övergripande krav på miljö och flygningarnas effektivitet.

— Nätverkets övergripande säkerhetskrav.

— Beredskapskrav och krav på kontinuitet för tjänster som påverkar nätet.

4.5 Operativa behov enligt de olika berörda parterna, inklusive militära parter

5. NÄTVERKETS OPERATIVA PRESTATIONSHÖJANDE PLANER OCH ÅTGÄRDER PÅ NÄTVERKSNIVÅ

— Beskrivning av de planer och åtgärder som förväntas genomföras på nätverksnivå, inklusive luftrum, knappa resurser och ATFM.

— Beskrivning av det operativa prestationsbidraget från varje plan och åtgärd.

6. OPERATIVA PRESTATIONSHÖJANDE PLANER OCH ÅTGÄRDER PÅ LOKAL NIVÅ

— Beskrivning av de planer och åtgärder som förväntas genomföras på lokal nivå.

— Beskrivning av det operativa prestationsbidraget från varje plan och åtgärd.

— Beskrivning av förbindelser med tredjeländer och verksamhet som rör Icao.

7. SÄRSKILDA HÄNDELSER

— Översikt över särskilda händelser med betydande inverkan på flygledningstjänsten.

— Enskilda särskilda händelser och deras hantering ur ett nätverksperspektiv.

— Större militära övningar.

8. MILITÄRA LUFTRUMSKRAV

8.1 Militära leverantörer av flygledningstjänster med ansvar för områden med reserverade eller separerade luftrum ska genom relevant cell för luftrumsplanering utbyta följande information med nätverksförvaltaren enligt nationella regler:

— Tillgängligt luftrum: standarddagar/-tider för tillgång till reserverat luftrum.

— Särskild begäran om oplanerad användning av reserverat luftrum.

— Frigörande av reserverat luftrum för civil användning när detta inte behövs, med besked så långt i förväg som möjligt.

9. SAMLAD PROGNOS OCH ANALYS AV NÄTVERKETS OPERATIVA PRESTANDA

— Försenings-/kapacitetsmål och prognos för nätverk, leverantörer av flygtrafiktjänster, funktionella luftrumsblock och områdeskontroll.

— Operativ prestanda för flygplatser.

— Nätverkets prestationsmål och prognos för miljö och flygningarnas effektivitet.

— Inverkan av särskilda händelser.

— Analys av de operativa prestationsmålen och prognos.

10. IDENTIFIERING AV OPERATIVA FLASKHALSPROBLEM SAMT FÖRBÄTTRINGSÅTGÄRDER OCH LÖSNINGAR PÅ NÄTVERKSNIVÅ OCH LOKAL NIVÅ

— Identifiering av operativa flaskhalsproblem (säkerhet, kapacitet och flygningarnas effektivitet), deras orsaker och överenskomna lösningar eller förbättringsåtgärder, inklusive alternativ för avstämning av kapacitetsefterfrågan.

Tillägg 1

Områdeskontroll (ACC-enheter)

Den operativa planen för nätverket ska innehålla en detaljerad beskrivning för varje områdeskontroll (ACC-enhet) i alla områden, där deras planerade operativa förbättringsåtgärder, utsikterna för perioden, trafikprognosen, mål och prognos för förseningar, betydande händelser som kan påverka trafiken och operativa kontakter redovisas.

Nätverksförvaltaren ska för varje ACC-enhet ange följande:

— Trafikprognos.

— En analys av den aktuella operativa prestandan.

— En kvantitativ utvärdering av den kapacitet som nåtts (utgångsvärde för kapaciteten).

— En kvantitativ utvärdering av den kapacitet som krävs för olika scenarier för trafikens utveckling (erforderlig kapacitetsprofil).

— En kvantitativ utvärdering av de operativa förbättringsåtgärder som planeras på ACC-nivå, enligt överenskommelse med leverantörerna av flygtrafiktjänster.

— Förseningsmål och prognos.

— En analys av förväntade operativa prestanda (säkerhet, kapacitet och miljö).

Alla leverantörer av flygtrafiktjänster ska tillhandahålla nätverksförvaltaren följande information, som ska inkluderas i den enskilda ACC-beskrivningen:

— Lokalt förseningsmål.

— Bedömning/bekräftelse av trafikprognos, med hänsyn till lokal kunskap.

— Antal tillgängliga sektorer: sektorskonfiguration/öppningssystem per säsong/veckodag/tidpunkt på dagen.

— Kapacitet/övervakningsvärden för varje sektor/trafikvolym per konfiguration/öppningssystem.

— Planerade eller kända särskilda händelser, inklusive datum och tider samt tillhörande inverkan på operativa prestanda.

— Detaljerad beskrivning av planerade operativa förbättringsåtgärder, tidsplan för deras genomförande och tillhörande negativ/positiv inverkan på kapaciteten och/eller effektiviteten.

— Detaljerad beskrivning av föreslagna och bekräftade förändringar av luftrumsstruktur och luftrummets användning.

— Ytterligare åtgärder enligt överenskommelse med nätverksförvaltaren.

— Operativa ACC-kontakter.

Tillägg 2

Flygplatser

Den operativa planen för nätverket ska innehålla en detaljerad beskrivning av de större europeiska flygplatserna i alla områden, där deras planerade operativa förbättringsåtgärder, utsikterna för perioden, trafik- och förseningsprognosen, betydande händelser som kan påverka trafiken och operativa kontakter redovisas.

Nätverksförvaltaren ska för varje större flygplats ange följande:

— Trafikprognos.

— En analys av den förväntade operativa prestandan (säkerhet, kapacitet och miljö).

Varje flygplats som ingår i den operativa planen för nätverket ska tillhandahålla nätverksförvaltaren följande information, som ska inkluderas i den enskilda flygplatsbeskrivningen:

— Bedömning/bekräftelse av trafikprognos, med hänsyn till lokal kunskap.

— Bankapacitet för varje bankonfiguration, aktuella och prognosticerade ankomster och avgångar.

— En kapacitetsspecifikation för nattperioden och dess varaktighet, om det är relevant.

— Detaljerad beskrivning av planerade operativa förbättringsåtgärder, tidsplan för deras genomförande och tillhörande negativ/positiv inverkan på kapaciteten och/eller effektiviteten.

— Planerade eller kända särskilda händelser, inklusive datum och tider samt tillhörande inverkan på operativa prestanda.

— Andra planerade åtgärder som kan förstärka kapaciteten.

— Ytterligare åtgärder enligt överenskommelse med nätverksförvaltaren.

BILAGA VI

ALLMÄNNA KRAV FÖR NÄTVERKSFUNKTIONER

1. ORGANISATIONSSTRUKTUR

Nätverksförvaltaren ska upprätta och leda sin organisation i enlighet med en struktur som stödjer nätverksfunktionernas säkerhet.

Av organisationsstrukturen ska följande framgå:

a) Respektive befattningshavares behörighet, åligganden och ansvar, särskilt i fråga om ledningspersonal med ansvar för säkerhet, kvalitet, skydd och personalfrågor.

b) Hierarki och rapporteringsvägar mellan organisationens olika delar och förfaranden.

2. SÄKERHET

Nätverksförvaltaren ska ha ett säkerhetsledningssystem som omfattar alla nätverksfunktioner som utförs. Ledningssystemet ska vara uppbyggt enligt följande principer:

a) Organisationens övergripande filosofi och principer i säkerhetsfrågor ska beskrivas i ett policydokument på ett sätt som i största möjliga utsträckning uppfyller de berörda parternas behov.

b) För övervaka efterlevnaden ska en funktion inrättas som innehåller förfaranden för att kontrollera att alla funktioner tillhandahålls i enlighet med tillämpliga krav, standarder och förfaranden. Övervakningen ska inbegripa ett system för återkoppling av resultaten till ansvarig förvaltningspersonal för att säkerställa att effektiva och snabba korrigeringsåtgärder kan vidtas när så krävs.

c) Ledningssystemets funktion ska visas genom handböcker och övervakningsdokumentation.

d) Inom ledningssystemet ska företrädare för förvaltningen utses som ska övervaka att förfaranden för att säkerställa säkra och effektiva driftsrutiner efterlevs, och att dessa förfaranden är tillräckliga.

e) Det ledningssystem som inrättats ska granskas och vid behov ska stödåtgärder vidtas.

f) Säkerheten för alla nätverksfunktioner som organet tilldelats ska skötas inom ramen för ledningssystemet. Formella gränssnitt mot alla berörda parter ska därför inrättas för att de flygsäkerhetsrisker som verksamheten medför ska kunna identifieras, samt för att utvärdera dem och hantera därmed förbundna risker på lämpligt sätt.

g) Systemet ska innehålla förfaranden för säkerhetsledning i samband med införandet av nya funktionella system eller vid ändringar i befintliga funktionella system.

3. SKYDD

Nätverksförvaltaren ska ha ett skyddsledningssystem som omfattar alla nätverksfunktioner som utförs. Ledningssystemet ska vara uppbyggt enligt följande principer:

a) Skyddet för anläggningar och personal ska förhindra olagliga handlingar som kan påverka säkerheten för de nätverksfunktioner som förvaltas.

b) Skyddet för driftsrelaterade uppgifter som tas emot, produceras eller används på annat sätt ska fungera så att tillgången till dessa uppgifter begränsas till enbart behöriga personer.

c) Förfaranden för bedömning och reducering av skyddsrisker, övervakning och förbättring av skyddet, samt skyddsöversyn och spridning av erfarenheter ska fastställas.

d) Metoder för att upptäcka skyddsbrister och för att varsko personalen genom lämpliga varningar ska fastställas.

e) Metoder för att begränsa effekterna av skyddsbrister samt för att identifiera återhämtnings- och motåtgärder för att förhindra upprepning.

4. DRIFTHANDBÖCKER

Nätverksförvaltaren ska utarbeta och tillhandahålla uppdaterade drifthandböcker om verksamheten, vilka ska fungera som vägledning och användas av den operativa personalen. Nätverksförvaltare ska se till att

a) drifthandböckerna innehåller de instruktioner och den information som personalen behöver för att utföra sina arbetsuppgifter,

b) berörd personal har tillgång till de delar av drifthandböckerna som är av betydelse, och att

c) personalen snabbt informeras om sådana ändringar i drifthandböckerna som berör deras arbetsuppgifter och om när ändringarna träder i kraft.

5. PERSONALKRAV

Nätverksförvaltaren ska anställa personal som har de kvalifikationer som krävs för att säkerställa att de nätverksfunktioner som organet tilldelats utförs på ett säkert, effektivt, kontinuerligt och hållbart sätt. Nätverksförvaltaren ska dessutom upprätta riktlinjer för personalens utbildning.

6. BEREDSKAPSPLANER

Nätverksförvaltaren ska upprätta beredskapsplaner för alla funktioner som tillhandahålls. Planerna ska vara avsedda för händelser som leder till att verksamheten försämras kraftigt eller avbryts.

7. RAPPORTERINGSKRAV

Nätverksförvaltaren ska i enlighet med artikel 20 i denna förordning lämna in en årlig verksamhetsrapport. Rapporten ska visa verksamhetens resultat och ta upp verksamhet och utveckling av betydelse, särskilt i fråga om säkerhet.

Den årliga rapporten ska minst innehålla följande:

— En utvärdering av kvaliteten på de nätverksfunktioner som förvaltas.

— En jämförelse mellan de resultat som uppnåtts och de prestationsmål som fastställts i den strategiska planen för nätverket, där faktiska prestationer ställs mot nätverkets operativa plan med hjälp av de prestationsindikatorer som fastställs i planen.

— En förklaring av skillnader jämfört med prestationsmålen och en redogörelse för åtgärder avsedda att avhjälpa sådana skillnader under den referensperiod som avses i artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004.

— Verksamhetsutveckling och utbyggnad av infrastruktur.

— Information om det formella samrådsförfarandet med användare och berörda parter.

— Information om personalpolitiken.

8. ARBETSMETODER OCH OPERATIVA FÖRFARANDEN

Nätverksförvaltaren ska kunna visa att arbetsmetoder och operativa förfaranden överensstämmer med övrig EU-lagstiftning och särskilt med förordning (EU) nr 255/2010.

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 678/2011

av den 14 juli 2011

om ersättning av bilaga II och ändring av bilagorna IV, IX och XI till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (”ramdirektiv”)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) ([1]), särskilt artikel 39.2 och 39.3, och

av följande skäl:

(1) I direktiv 2007/46/EG fastställs en harmoniserad ram som omfattar administrativa bestämmelser och allmänna tekniska krav för alla nya fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter. Direktivet innehåller också de specifika fordonsdefinitioner som behövs för att det europeiska typgodkännandesystemet ska fungera på rätt sätt.

(2) Ett av syftena med direktiv 2007/46/EG är att utvidga det europeiska typgodkännandesystemet till alla fordonskategorier. Direktivets bilaga II som innehåller de nödvändiga specifika definitionerna bör omarbetas i enlighet med den tekniska utvecklingen. Det är således nödvändigt att ändra de gällande definitionerna eller fastställa nya definitioner.

(3) Erfarenheterna visar att de gällande kriterierna för att avgöra huruvida en ny fordonsmodell ska räknas som en ny fordonstyp är för vaga. Denna brist på klara regler kan fördröja genomförandet av EU-lagstiftningens nya krav rörande nya fordonstyper. Erfarenheterna visar också att det är möjligt att kringgå EU-lagstiftningen om små serier genom att dela upp en fordonstyp i flera deltyper som faller under olika typgodkännanden. Detta kan leda till att otillåtet många nya fordon tas i bruk i Europeiska unionen inom systemet med små serier. Det är därför viktigt att fastställa vilka fordonstekniska egenskaper som ska användas som kriterier vid bestämning av vad som utgör en ny fordonstyp.

([1]) EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

(4) I enlighet med principerna i kommissionens meddelanden *Handlingsplan för en bättre och enklare lagstiftning* ([2]) och *Åtgärdsprogram för minskning av administrativa bördor i Europeiska unionen* ([3]) är det lämpligt att se över kriterierna för definition av varianter och versioner inom en viss fordonstyp, för att minska fordonstillverkarnas administrativa börda. Det skulle också göra typgodkännandeprocessen öppnare för medlemsstaternas behöriga myndigheter.

(5) Globaliseringstrenderna inom fordonssektorn innebär att arbetet i världsforumet för harmonisering av föreskrifter för fordon – arbetsgrupp 29 (WP.29) – har fått allt större betydelse. Enligt rekommendationerna från högnivågruppen CARS 21 är det nödvändigt att införliva föreskrifterna utfärdade av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) i EU-lagstiftningen eller t.o.m. ersätta EU-direktiv eller förordningar med FN/ECE-föreskrifter samt att införliva enhetliga tekniska föreskrifter i EU-lagstiftningen, och därför bör man säkerställa att Europeiska unionens lagstiftning och FN/ECE-föreskrifterna är enhetliga.

(6) Mot bakgrund av det pågående harmoniseringsarbetet i världsforumet för harmonisering av föreskrifter för fordon är det nödvändigt att beakta den senaste utvecklingen i resolution nr R.E. 3 med avseende på klassificering och definition av motordrivna fordon och släpvagnar inom ramen för FN/ECE:s överenskommelse om antagande av enhetliga föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännanden utfärdade på grundval av dessa föreskrifter (reviderad överenskommelse av år 1958) såväl som specialresolution S.R. 1 om gemensamma definitioner för fordonskategorier, vikt och dimensioner inom ramen för FN/ECE-överenskommelsen om fastställande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon (parallellöverenskommelsen eller 1998 års överenskommelse). Införlivandet av denna utveckling i ramdirektivet är en förutsättning för att kunna säkerställa att det europeiska typgodkännandesystemet fungerar på rätt sätt. Det är därför nödvändigt att införa nya kriterier för att avgöra huruvida en fordonstyp ska placeras i kategorin M eller kategorin N.

([2]) KOM(2002) 278 slutlig.
([3]) KOM(2007) 23 slutlig.

(7) Enligt artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon [1] måste medlemsstaterna hålla ett register med uppgifter om bl.a. typ, variant och version för varje enskilt fordon och motsvarande specifika koldioxidutsläpp för varje nytt fordon som registreras på deras territorium. Det är nödvändigt att definiera kriterierna för fastställande av om ett lätt fordon ska typgodkännas enligt fordonskategori M_1 eller N_1. Dessa kriterier bör vara objektiva och fungera som vägledning för fordonstillverkarna och de myndigheter som sköter typgodkännande och registrering. Enligt artikel 13.4 i förordning (EG) nr 443/2009 måste innovativa tekniker identifieras när det gäller ytterligare minskning av koldioxidutsläpp. Detta bör uppnås genom att tillverkaren betecknar fordonet med en kod så att varje typ/variant/version har sin unika uppsättning innovativa tekniker. Det bör således vara möjligt att identifiera dessa innovativa tekniker med stöd av definitionen av typ/variant/version. Det är därför lämpligt att lägga till motsvarande post i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

(8) Eftersom typen av karosseri måste anges i intyget om överensstämmelse, vars syfte är att underlätta registreringen av nya fordon i medlemsstaterna, bör användningen av harmoniserade koder för varje karosserityp medföra en förenkling av registreringsprocessen. En förteckning över lämpliga koder per karosserityp bör upprättas så att datahanteringen kan automatiseras.

(9) Eftersom släpvagnar som är särskilt konstruerade för transport av onormal last inte kan uppfylla alla bestämmelser som anges i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV till direktiv 2007/46/EG och som måste uppfyllas för europeiskt typgodkännande, är det lämpligt att på grundval av dessa släpvagnars tekniska egenskaper införliva dem i kategorin specialfordon. Inom ramen för typgodkännande av dessa släpvagnar på europeisk nivå bör en förenklad uppsättning regler fastställas. Det är därför nödvändigt att införa ett nytt tillägg till bilaga XI till direktiv 2007/46/EG.

(10) Nya tekniker avsedda att bemöta efterfrågan på nya lösningar när det gäller godstransporter utvecklas hela tiden. Det är därför nödvändigt att införa nya definitioner i ramlagstiftningen så att man senare kan fastställa lämpliga tekniska regler i de relevanta rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller XI till direktiv 2007/46/EG. Det är viktigt att klargöra att EG-typgodkännande inte bör beviljas för sådana fordon förrän lagstiftningen rörande typgodkännande har ändrats i detta avseende.

(11) Det uppstod ett fel vid antagandet av kommissionens direktiv 2010/19/EU av den 9 mars 2010 om ändring av rådets direktiv 91/226/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG för att anpassa dessa till den tekniska utvecklingen på området stänkskyddsanordningar på vissa typer av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon [2] i och med att bilagorna IV och XI till direktiv 2007/46/EG också ändrades genom det direktivet. Dessa bilagor hade tidigare ersatts av kommissionens förordning (EG) nr 1060/2008 av den 7 oktober 2008 om ersättning av bilagorna I, III, IV, VI, VII, XI och XV till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) [3]. Med tanke på rättssäkerheten bör i fortsättningen varje delvis ändring av dessa bilagor införas genom en förordning. Eftersom motsvarande artikel 2 i direktiv 2010/19/EU har strukits genom kommissionens beslut 2011/415/EU av den 14 juli 2011 om rättelse av direktiv 2010/19/EU om ändring av rådets direktiv 91/226/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG för att anpassa dessa till den tekniska utvecklingen på området stänkskyddsanordningar på vissa typer av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon vad gäller ändringen av bilagorna till direktiv 2007/46/EG [4], i syfte att avhjälpa felet, är det lämpligt att de ändringar som tidigare fanns i den artikeln verkställs genom denna förordning.

(12) För att säkerställa att typgodkännandesystemet fungerar på rätt sätt är det lämpligt att uppdatera bilagorna till direktiv 2007/46/EG så att de anpassas till den vetenskapliga och tekniska kunskapens utveckling.

(13) Det är också lämpligt att uppdatera bilagorna till direktiv 2007/46/EG i syfte att fastställa tekniska krav i samband med typgodkännande av fordon avsedda för särskilda ändamål.

(14) Eftersom bestämmelserna i dessa bilagor är tillräckligt detaljerade och inte behöver ytterligare införlivandeåtgärder från medlemsstaternas sida är det lämpligt att ersätta bilaga II och ändra bilagorna IV, IX och XI genom en förordning i enlighet med artikel 39.8 i direktiv 2007/46/EG.

(15) Bilaga II bör ersättas och bilagorna IV, IX och XI bör ändras i enlighet med detta.

[1] EUT L 140, 5.6.2009, s. 1.

[2] EUT L 72, 20.3.2010, s. 17.

[3] EUT L 292, 31.10.2008, s. 1.

[4] Se sidan 76 i detta nummer av EUT.

(16) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från tekniska kommittén för motorfordon.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2007/46/EG ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga II ska ersättas med texten i bilaga I till denna förordning.

2. Bilaga IV ska ändras i enlighet med bilaga II till denna förordning.

3. Bilaga IX ska ändras i enlighet med bilaga III till denna förordning.

4. Bilaga XI ska ändras i enlighet med bilaga IV till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning ska inte medföra att typgodkännanden av fordon som har beviljats före den 29 oktober 2012 blir ogiltiga eller att de inte kan förlängas.

Artikel 3

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska vara tillämplig på nya fordonstyper som typgodkänns från och med den 29 oktober 2012.

Kraven enligt bilaga II och punkterna 1 och 2 i bilaga IV ska dock gälla från och med den 9 april 2011.

2. Genom undantag från punkt 1 andra stycket får tillverkarna från och med den 4 augusti 2011 tillämpa denna förordning.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 14 juli 2011.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande

BILAGA I

"BILAGA II

ALLMÄNNA DEFINITIONER, KRITERIER FÖR KATEGORISERING AV FORDON, FORDONSTYPER OCH KAROSSERITYPER

INLEDNING

Allmänna definitioner och allmänna bestämmelser

1. **Definitioner**

1.1 *sittplats:* varje plats som rymmer en sittande person som är minst lika stor som

a) en provdocka som motsvarar en man i 50:e percentilen i fråga om föraren,

b) en provdocka som motsvarar en vuxen kvinna i 5:e percentilen i alla övriga fall.

1.2 *säte:* komplett anordning med klädsel, oavsett om anordningen ingår som en del av fordonets karosseri eller inte, avsedd som sittplats för en person.

1.2.1 Termen säte täcker såväl enskilda säten som bänksäten.

1.2.2 Definitionen omfattar också fällbara säten och löstagbara säten.

1.3 *gods:* i huvudsak alla flyttbara föremål.

Termen inbegriper bulkprodukter, tillverkat gods, vätskor, levande djur, grödor, odelbara laster.

1.4 *högsta vikt:* högsta tekniskt tillåtna vikt enligt det som anges i punkt 2.8 i bilaga I.

2. **Allmänna bestämmelser**

2.1 Antal sittplatser

2.1.1 Kraven rörande antalet sittplatser gäller säten som är avsedda för användning när fordonet färdas på väg.

2.1.2 Kraven gäller inte säten som är avsedda för användning när fordonet står stilla och som är tydligt märkta för användarna genom piktogram eller en skylt med lämplig text.

2.1.3 Följande krav gäller för bestämning av antalet sittplatser:

a) Varje enskilt säte ska räknas som en sittplats.

b) I fråga om bänksäten ska varje utrymme med en bredd på minst 400 mm mätt på sittdynans nivå räknas som en sittplats.

Detta villkor ska inte hindra tillverkaren från att tillämpa de allmänna bestämmelserna enligt punkt 1.1.

c) Ett utrymme enligt punkt b ska dock inte räknas som en sittplats om

i) bänksätet har egenskaper som hindrar en naturlig sittställning för provdockan, t.ex. förekomsten av en fast konsolbox, ej vadderat område eller inredningsdetaljer som påverkar den nominella sittytan,

ii) utformningen av golvplattan omedelbart framför en antagen sittplats (t.ex. förekomsten av en tunnel) hindrar naturlig placering av provdockans fötter.

2.1.4 I fråga om fordon som omfattas av Europarlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG av den 20 november 2001 om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet och om ändring av direktiv 70/156/EEG och 97/27/EG [1] ska det mått som anges i punkt 2.1.3 b överensstämma med det minimiutrymme som krävs för en person i respektive klass av fordon.

[1] EGT L 42, 13.2.2002, s. 1.

2.1.5 När ett fordon har sätesförankringar för löstagbara säten ska dessa löstagbara säten räknas vid bestämning av antalet sittplatser.

2.1.6 Ett utrymme avsett för en rullstol med sittande person ska betraktas som en sittplats.

2.1.6.1 Denna bestämmelse ska inte påverka tillämpningen av kraven i punkt 3.6.1 och punkt 3.7 i bilaga VII till direktiv 2001/85/EG.

2.2 Högsta vikt

2.2.1 I fråga om dragfordon för påhängsvagn ska den högsta vikten som ligger till grund för klassificering av fordonet inkludera påhängsvagnens högsta vikt som bärs av vändskivan.

2.2.2 I fråga om motorfordon som kan dra en släpkärra eller en släpvagn med dragstång ska den högsta vikten som ligger till grund för klassificering av motorfordonet inkludera den högsta vikt som överförs till dragfordonet genom kopplingen.

2.2.3 I fråga om påhängsvagnar, släpkärror och släpvagnar med dragstång ska den högsta vikten som ligger till grund för klassificering av fordonet motsvara den högsta vikt som överförs till marken av hjulen på en axel eller en grupp av axlar när fordonet är kopplat till dragfordonet.

2.2.4 I fråga om dollyaxlar ska den högsta vikten som ligger till grund för klassificering av fordonet inkludera påhängsvagnens högsta vikt som bärs av vändskivan.

2.3 Specialutrustning

2.3.1 Fordon som primärt har monterad utrustning såsom maskiner eller apparater ska anses tillhöra kategorin N eller O.

2.4 Enheter

2.4.1 Om inte annat anges ska alla måttenheter och associerade symboler följa rådets direktiv 80/181/EEG ([1]).

3. **Kategorisering av fordon i kategorier**

3.1 Tillverkaren har ansvaret för att kategorisera en viss fordonstyp i en viss kategori.

För detta ska alla relevanta kriterier som anges i denna bilaga uppfyllas.

3.2 Godkännandemyndigheten kan kräva att tillverkaren lämnar lämplig tilläggsinformation för att demonstrera att en fordonstyp måste kategoriseras som fordon avsett för särskilda ändamål i specialgruppen (kod SG).

DEL A

Kriterier för kategorisering av fordon

1. **Fordonskategorier**

För såväl europeiskt och nationellt typgodkännande som för enskilt godkännande ska fordonen kategoriseras enligt nedan angivna klassificering:

(Det förutsätts att godkännande endast kan beviljas för de kategorier som avses i punkterna 1.1.1–1.1.3, 1.2.1–1.2.3 och 1.3.1–1.3.4.)

1.1 Kategori M Motorfordon som är konstruerade och tillverkade primärt för befordran av personer och deras bagage.

1.1.1 Kategori M_1 Fordon i kategori M med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.

Fordon i kategori M_1 får inte ha platser för ståplatspassagerare.

Antalet sittplatser kan vara begränsat till en (dvs. förarplatsen).

([1]) EGT L 39, 15.2.1980, s. 40.

1.1.2 Kategori M_2 Fordon i kategori M med mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen och en högsta vikt som inte överstiger 5 ton.

Fordon i kategori M_2 kan ha platser för ståplatspassagerare utöver sittplatserna.

1.1.3 Kategori M_3 Fordon i kategori M med mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen och en högsta vikt som övertiger 5 ton.

Fordon i kategori M_3 kan ha platser för ståplatspassagerare.

1.2 Kategori N Motorfordon som är konstruerade och byggda primärt för godstransport.

1.2.1 Kategori N_1 Fordon i kategori N med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton.

1.2.2 Kategori N_2 Fordon i kategori N med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton men inte 12 ton.

1.2.3 Kategori N_3 Fordon i kategori N med en högsta vikt som överstiger 12 ton.

1.3 Kategori O Släpvagnar som är konstruerade och byggda för transport av gods eller personer såväl som för bostadsändamål.

1.3.1 Kategori O_1 Fordon i kategori O med en högsta vikt som inte överstiger 0,75 ton.

1.3.2 Kategori O_2 Fordon i kategori O med en högsta vikt som överstiger 0,75 ton men inte 3,5 ton.

1.3.3 Kategori O_3 Fordon i kategori O med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton men inte 10 ton.

1.3.4 Kategori O_4 Fordon i kategori O med en högsta vikt som överstiger 10 ton.

2. **Delkategorier för fordon**

2.1 Terränggående fordon

Med *terränggående fordon (ORV)* avses fordon som varken tillhör kategori M eller N och som har särskilda tekniska egenskaper som gör att fordonet kan användas utanför normala vägar.

För dessa fordonskategorier ska bokstaven G läggas till som suffix till den bokstav och det nummer som identifierar fordonskategorin.

Kriterierna för delkategorisering av fordon som ORV ska anges i avsnitt 4 i del A i denna bilaga.

2.2 Fordon avsedda för särskilda ändamål

2.2.1 Med *fordon avsedda för särskilda ändamål (SPV)* avses fordon i kategorin M, N eller O som har särskilda tekniska egenskaper som gör att de kan utföra funktioner som kräver specialarrangemang och/eller -utrustning.

För icke-färdigbyggda fordon som är avsedda för delkategorin SPV ska bokstaven S läggas till som suffix efter bokstaven och numret som identifierar fordonskategorin.

De olika typerna av fordon avsedda för särskilda ändamål definieras och förtecknas i avsnitt 5.

2.3 Terränggående fordon avsedda för särskilda ändamål

2.3.1 Med *terränggående fordon för särskilda ändamål (ORV-SPV)* avses fordon som antingen tillhör kategori M eller N och vars särskilda tekniska egenskaper anges i punkterna 2.1 och 2.2.

För dessa fordonskategorier ska bokstaven G läggas till som suffix till den bokstav och det nummer som identifierar fordonskategorin.

För icke-färdigbyggda fordon som är avsedda för delkategorin SPV ska dessutom bokstaven S läggas till som ett andra suffix.

3. **Kriterier för kategorisering av fordon i kategori N**

3.1 Kategoriseringen av en fordonstyp i kategori N ska basera sig på fordonets tekniska egenskaper enligt det som anges i punkterna 3.2–3.6.

3.2 Principiellt ska lastytan vara helt separerad från den eller de avdelningar där alla sittplatser finns.

3.3 Genom undantag från kraven i punkt 3.2 kan personer och gods transporteras i samma avdelning, förutsatt att lastytan har säkerhetsanordningar som skyddar personerna som transporteras om lasten skulle rubbas under färden, som vid kraftig inbromsning och kraftiga svängar.

3.4 Säkringsanordningarna – surrningsanordningar – avsedda för säkring av lasten enligt kraven i punkt 3.3 och uppdelningssystem avsedda för fordon upp till 7,5 ton ska konstrueras i enlighet med avsnitten 3 och 4 i ISO-standarden 27956:2009 'Vägfordon – Säkring av last i distributionsbilar – Krav och provningsmetoder'.

3.4.1 Kraven enligt punkt 3.4 kan verifieras genom ett intyg om överensstämmelse från tillverkaren.

3.4.2 Som ett alternativ till kraven enligt punkt 3.4 kan tillverkaren demonstrera på ett nöjaktigt sätt inför godkännandemyndigheten att de installerade säkringsanordningarna ger en motsvarande skyddsnivå som anordningarna enligt den angivna standarden.

3.5 Antalet sittplatser utöver förarplatsen får inte överskrida

a) 6 för N_1-fordon,

b) 8 för N_2- eller N_3-fordon.

3.6 Fordonen ska ha en godskapacitet som är lika med eller större än personkapaciteten uttryckt i kg.

3.6.1 För detta ändamål ska följande ekvationer gälla för alla konfigurationer, särskilt när alla sittplatser är upptagna:

a) när $N = 0$:

$$P - M \geq 100 \text{ kg}$$

b) när $0 < N \leq 2$:

$$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$

c) när $N > 2$:

$$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68$$

där bokstäverna betyder följande:

P tekniskt tillåtna högsta lastvikt

M vikten i körklart skick

N Antalet sittplatser utöver förarplatsen.

3.6.2 Vikten hos utrustning som monteras på fordonet för transport av gods (t.ex. tank eller karosseri), för hantering av gods (t.ex. kran eller hiss) och för säkring av gods (t.ex. säkringsanordningar för last) ska inkluderas i M.

Vikten hos utrustning som inte används för ovan angivna ändamål (såsom en kompressor, en vinsch, en elgenerator, sändningsutrustning osv.) ska inte inkluderas i M när de ovan angivna formlerna tillämpas.

3.7 De krav som avses i punkterna 3.2–3.6 ska uppfyllas för alla varianter och versioner inom en fordonstyp.

3.8 Kriterier för kategorisering av fordon som N_1

3.8.1 Ett fordon ska kategoriseras som N_1 när alla tillämpliga kriterier uppfylls.

Om ett eller flera av kriterierna inte uppfylls ska fordonet kategoriseras som M_1.

3.8.2 Utöver de allmänna kriterier som avses i punkterna 3.2–3.6 ska de kriterier som anges i punkterna 3.8.2.1–3.8.2.3.5 uppfyllas i samband med kategorisering av fordon där föraren och lasten befinner sig inom en och samma enhet (t.ex. karosseri BB).

3.8.2.1 De tillämpliga kriterierna måste uppfyllas även i fall där det finns en vägg eller avdelare, som kan vara helt eller delvis avskiljande, mellan en sätesrad och lastutrymmet.

3.8.2.2 Kriterierna ska vara följande:

a) Godset ska kunna lastas genom en bakdörr, baklucka eller en sidodörr som är konstruerad och byggd för detta ändamål.

b) Om fordonet har en bakdörr eller en baklucka ska lastningsöppningen uppfylla följande krav:

i) Om fordonet endast har en bänkrad eller enbart förarsäte ska lastningsöppningen ha en höjd på minst 600 mm.

ii) Om fordonet har två eller flera bänkrader ska lastningsöppningen ha en höjd på minst 800 mm och öppningens yta ska vara minst 12 800 cm^2.

c) Lastutrymmet ska uppfylla nedan angivna krav.

Med *lastutrymme* avses den del av fordonet som finns bakom bänkraden (bänkraderna) eller bakom förarsätet i fordon som endast har en förarplats.

i) Lastytan ska i regel vara plan.

ii) Om fordonet bara har en bänkrad eller bara ett säte ska lastytan ha en minimilängd som utgör minst 40 % av hjulbasen.

iii) Om fordonet har två eller flera bänkrader ska lastytan ha en minimilängd som utgör minst 30 % av hjulbasen.

Om sätena på sista bänkraden enkelt kan lösgöras från fordonet utan att använda specialverktyg ska kraven rörande lastytans längd uppfyllas när alla säten är installerade i fordonet.

iv) Kraven rörande lastytans längd ska vara uppfyllda när första eller sista radens säten, beroende på vad som är tillämpligt, är i upprätt normalläge för sittande passagerare.

3.8.2.3 Särskilda villkor för mått

3.8.2.3.1 Definitioner

a) Med *lastningsöppningens höjd* avses det vertikala avståndet mellan två horisontella plan längs med högsta punkten på öppningens lägre del respektive lägsta punkten på öppningens övre del.

b) Med *lastningsöppningens yta* avses den största ytan av den vinkelräta projektionen på ett vertikalt plan, vinkelrätt mot fordonets mittlinje, av den maximalt möjliga öppningen när bakdörren (bakdörrarna) eller bakluckan är vidöppen.

c) Med *hjulbas* avses vid tillämpning av formlerna i punkterna 3.8.2.2 och 3.8.3.1 avståndet mellan

i) framaxelns mittlinje och den andra axelns mittlinje om fordonet har två axlar, eller

ii) framaxelns mittlinje och mittlinjen för en virtuell axel på lika stort avstånd från den andra och tredje axeln om fordonet har tre axlar.

3.8.2.3.2 Sätenas inställningar

a) Sätena ska ställas i sin yttersta bakre position.

b) Inställningsbara ryggstöd ska justeras så att den tredimensionella H-punktsapparaten har en bålvinkel på 25 grader.

c) Fasta ryggstöd ska vara i den position som fordonstillverkaren anger.

d) Säten som kan höjdjusteras ska vara i sin lägsta position.

3.8.2.3.3 Förhållanden för fordonet

a) Fordonet ska vara lastat enligt högsta vikt.

b) Fordonets hjul ska vara rakt framåtriktade.

3.8.2.3.4 Kraven i punkt 3.8.2.3.2 ska inte gälla om fordonet har en vägg eller avdelare.

3.8.2.3.5 Mätning av lastytans längd

a) Om fordonet inte har någon avdelare eller vägg ska längden mätas från ett vertikalt plan längs den yttersta bakre punkten för sätets översta punkt till den bakre innerpanelen eller dörren eller bakluckan i stängd position.

b) Om fordonet har en avdelare eller en vägg ska längden mätas från ett vertikalt plan längs den yttersta bakre punkten för avdelaren eller väggen till innerpanelen eller dörren eller bakluckan, beroende på fall, i stängd position.

c) Kraven rörande längd ska uppfyllas minst längs en horisontell linje som ligger i det längsgående vertikala planet som passerar fordonets mittlinje, på nivån för lastgolvet.

3.8.3 Utöver de allmänna kriterier som avses i punkterna 3.2–3.6 ska de kriterier som anges i punkterna 3.8.3.1–3.8.3.4 uppfyllas vid kategorisering av fordon där föraren och lasten inte befinner sig inom en och samma enhet (t.ex. karosseri BE).

3.8.3.1 Om fordonet har sluten kaross gäller följande:

a) Godset ska gå att lasta genom en bakdörr, en baklucka eller en panel eller på annat sätt.

b) Lastningsöppningens minimihöjd ska vara minst 800 mm och öppningen ska ha en yta på minst 12 800 cm^2.

c) Lastytans minimilängd ska vara minst 40 % av hjulbasen.

3.8.3.2 Om fordonet har ett öppet lastutrymme ska endast bestämmelserna enligt punkt 3.8.3.1 a och c gälla.

3.8.3.3 Vid tillämpning av bestämmelserna enligt punkt 3.8.3 ska definitionerna i punkt 3.8.2 gälla i tillämpliga delar.

3.8.3.4 Kraven rörande lastytans längd ska dock uppfyllas minst längs en horisontell linje som ligger i det längsgående planet som passerar fordonets mittlinje, på nivån för lastgolvet.

4. **Kriterier för delkategorisering av fordon som terränggående fordon**

4.1 M_1- eller N_1-fordon ska delkategoriseras som terränggående fordon om de uppfyller följande villkor samtidigt:

a) Minst en framaxel och minst en bakaxel som har konstruerats för samtidig drivning även om drivningen till en axel kan kopplas ur.

b) Det finns minst en differentialspärr eller minst en anordning med likartad funktion.

c) Fordonet kan köras uppför en lutning på 25 % som ett ensamt fordon.

d) Fordonet uppfyller minst fem av de nedan angivna sex kraven:

i) Främre infallsvinkeln måste vara minst 25 grader.

ii) Bakre infallsvinkeln måste vara minst 20 grader.

iii) Rampvinkeln måste vara minst 20 grader.

iv) Markfrigången under framaxeln måste vara minst 180 mm.

v) Markfrigången under bakaxeln måste vara minst 180 mm.

vi) Markfrigången mellan axlarna måste vara minst 200 mm.

4.2 Fordon i kategorierna M_2, N_2 eller M_3 vars högsta vikt inte överstiger 12 ton ska delkategoriseras som terränggående fordon om de uppfyller villkoret enligt led a eller båda villkoren enligt led b och c nedan.

a) Alla axlar drivs samtidigt, även om drivningen till en eller flera axlar kan kopplas ur.

b) i) Minst en framaxel och minst en bakaxel har konstruerats för samtidig drivning även om drivningen till en axel kan kopplas ur.

ii) Det finns minst en differentialspärr eller minst en anordning med samma funktion.

iii) Fordonet kan köras uppför en lutning på 25 % som ett ensamt fordon.

c) Fordonet uppfyller minst fem av de nedan angivna sex kraven i fall där högsta vikten inte överstiger 7,5 ton och minst fyra av kraven om högsta vikten överstiger 7,5 ton

i) Främre infallsvinkeln måste vara minst 25 grader.

ii) Bakre infallsvinkeln måste vara minst 25 grader.

iii) Rampvinkeln måste vara minst 25 grader.

iv) Markfrigången under framaxeln måste vara minst 250 mm.

v) Markfrigången mellan axlarna måste vara minst 300 mm.

vi) Markfrigången under bakaxeln måste vara minst 250 mm.

4.3 Fordon i kategorierna M_3 eller N_3 vars högsta vikt överstiger 12 ton ska delkategoriseras som terränggående fordon om de uppfyller villkoret enligt led a eller båda villkoren enligt led b och c nedan.

a) Alla axlar har konstruerats för samtidig drivning, även om drivningen till en eller flera axlar kan kopplas ur.

b) i) Minst hälften av axlarna (eller två axlar av tre i fråga om fordon med tre axlar och i tillämpliga delar i fråga om fordon med fem axlar) har konstruerats för samtidig drivning, även om drivningen till en axel kan kopplas ur.

ii) Det finns minst en differentialspärr eller minst en anordning med likartad funktion.

iii) Fordonet kan köras uppför en lutning på 25 % som ett ensamt fordon.

c) Fordonet uppfyller minst fyra av de nedan angivna sex kraven:

i) Främre infallsvinkeln måste vara minst 25 grader.

ii) Bakre infallsvinkeln måste vara minst 25 grader.

iii) Rampvinkeln måste vara minst 25 grader.

iv) Markfrigången under framaxeln måste vara minst 250 mm.

v) Markfrigången mellan axlarna måste vara minst 300 mm.

vi) Markfrigången under bakaxeln måste vara minst 250 mm.

4.4 Förfarandet för kontroll av överensstämmelse med de geometriska krav som avses i detta avsnitt ska anges i tillägg 1.

5. **Fordon avsedda för särskilda ändamål**

	Namn	Kod	Definition
5.1	Campingbil	SA	Ett fordon i kategori M med boendemöjligheter som omfattar minst följande utrustning: a) Sittplatser och bord. b) Sovplatser, även sådana som görs om från sittplatser. c) Matlagningsmöjligheter. d) Förvaringsmöjligheter. Denna utrustning ska vara ordentligt fastsatt i boendeutrymmet. Bordet kan dock vara konstruerat så att det enkelt kan flyttas.
5.2	Bepansrat fordon	SB	Fordon som är avsett för skydd av personer eller varor ombord och har skottsäker pansarplåt.
5.3	Ambulans	SC	Fordon i kategori M avsett för transport av sjuka eller skadade personer och med särskild utrustning för detta ändamål. Sjukhytten ska uppfylla de tekniska kraven i standarden EN 1789:2007 'Sjuktransportfordon och utrustning – Vägambulanser' med undantag av avsnitt 6.5 'Checklista över utrustning'.
5.4	Likbil	SD	Fordon i kategori M avsett för transport av avlidna och med särskild utrustning för detta ändamål.
5.5	Rullstolsanpassade fordon	SH	Fordon i kategori M_1 som särskilt tillverkats eller konverterats för att ha plats för en eller flera rullstolsburna personer som färdas sittande i sin(a) rullstol(ar).
5.6	Husvagnar	SE	Fordon i kategori O enligt definitionen för term 3.2.1.3. i ISO-standarden 3833:1977.
5.7	Mobilkranar	SF	Ett specialfordon i kategori N_3 som inte är utrustat för godstransporter och vars kran har ett lyftmoment på minst 400 kNm.
5.8	Specialgrupp	SG	Ett fordon som är avsett för särskilda ändamål och som inte omfattas av någon av definitionerna i detta avsnitt.
5.9	Dollyaxel	SJ	Ett fordon i kategori O försett med en vändskiva som bär upp en påhängsvagn så att denna konverteras till en släpvagn.
5.10	Släpvagn för transport av exceptionell last	SK	Ett fordon i kategori O_4 avsett för transport av odelbara laster som på grund av sina mått är föremål för hastighets- och trafikbegränsningar. Denna term omfattar också hydrauliska modulära släpvagnar oavsett antalet moduler.

6. **Anmärkningar**

6.1 Typgodkännande ska inte beviljas för

a) dollyaxlar enligt definitionen i avsnitt 5 i del A i denna bilaga,

b) släpvagnar med dragstång enligt definitionen i avsnitt 4 i del C i denna bilaga,

c) släpvagnar som kan färdas med personer ombord.

6.2 Punkt 6.1 ska inte påverka tillämpningen av artikel 23 på nationellt typgodkännande av små serier.

DEL B

Kriterier för fordonstyper, varianter och versioner

1. **Kategori M_1**

1.1 Fordonstyp

1.1.1 En *fordonstyp* ska bestå av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma egenskaper:

a) Tillverkarens företagsnamn.

Om den rättsliga formen för företagets ägandeförhållanden ändras behövs inget nytt godkännande.

b) Konstruktion och montering av centrala delar av karosseriet i fordon med självbärande kaross.

Samma ska gälla i tillämpliga delar för fordon vars karosseri är fäst med bultar eller svetsat på en separat ram.

c) För etappbyggda fordon, tillverkare och typ för fordonet i föregående etapp.

1.1.2 Genom undantag från kraven i punkt 1.1.1 b kan fordon där tillverkaren bygger olika slags karosserier (t.ex. sedan och kupé) så att de har samma golvdel och centrala element i framdelen omedelbart framför vindrutebasen anses tillhöra samma typ. Tillverkaren ska lämna intyg om detta.

1.1.3 En typ ska bestå av minst en variant och en version.

1.2 Variant

1.2.1 En *variant* inom en fordonstyp ska vara en grupp av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma utformnings- och konstruktionsegenskaper:

a) Antalet sidodörrar eller typen av karosseri enligt definitionen i avsnitt 1 i del C när tillverkaren använder kriteriet enligt punkt 1.1.2.

b) Motorn, med hänsyn till följande konstruktionsegenskaper:

i) Typen av kraftkälla (förbränningsmotor, elmotor eller annan).

ii) Arbetsprincipen (gnisttändning, kompressionständning eller annan).

iii) Antal cylindrar och cylinderarrangemang (L4, V6 eller annat).

c) Antal axlar.

d) Antal drivaxlar och hur de är kopplade till varandra.

e) Antal styraxlar.

f) Färdigställandegrad (t.ex. färdigbyggt/icke-färdigbyggt).

1.3 Version

1.3.1 En *version* inom en variant ska vara en grupp av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma egenskaper:

a) Tekniskt tillåtna högsta vikt inklusive last.

b) Slagvolym (förbränningsmotorer).

c) Största motoreffekt eller största kontinuerliga märkeffekt (elmotorer).

d) Typen av bränsle (bensin, diesel, motorgas (LPG), tvåbränsle (bi-fuel) eller annat).

e) Högsta antal sittplatser.

f) Ljudnivå under körning.

g) Avgasutsläppsnivå (t.ex. Euro 5, Euro 6 eller annan).

h) Koldioxidutsläpp vid blandad eller viktad, blandad körning.

i) Elenergiförbrukning (viktad, blandad körning).

j) Bränsleförbrukning vid blandad eller viktad, blandad körning.

k) Förekomsten av en unik uppsättning innovativa tekniker enligt artikel 12 i förordning (EG) nr 443/2009 ([1]).

([1]) EUT L 140, 5.6.2009, s.1.

2. **Kategorierna M_2 och M_3**

2.1 Fordonstyp

2.1.1 En *fordonstyp* ska bestå av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma egenskaper:

a) Tillverkarens företagsnamn.

Om den rättsliga formen för företagets ägandeförhållanden ändras behövs inget nytt godkännande.

b) Kategori.

c) Följande aspekter av konstruktion och tillverkning:

i) Konstruktion och tillverkning av de centrala element som bildar chassit.

ii) Konstruktion och tillverkning av centrala delar som bildar karosseriet i fordon med självbärande kaross.

d) Antal våningar (en eller två).

e) Antal sektioner (fast/ledade).

f) Antal axlar.

g) Sättet för kraftförsörjning (internt eller externt).

h) För etappbyggda fordon, tillverkare och typ för fordonet i föregående etapp.

2.1.2 En typ ska bestå av minst en variant och en version.

2.2 Variant

2.2.1 En *variant* inom en fordonstyp ska vara en grupp av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma konstruktionsegenskaper:

a) Typen av karosseri enligt definitionen i avsnitt 2 i del C.

b) Klassen eller kombinationen av fordonsklasser enligt definitionen i punkt 2.1.1 i bilaga I till direktiv 2001/85/EG (endast för färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon).

c) Färdigställandegrad (t.ex. färdigbyggt/icke-färdigbyggt/etappvis färdigbyggt).

d) Motorn, med hänsyn till följande konstruktionsegenskaper:

i) Typen av kraftkälla (förbränningsmotor, elmotor eller annan).

ii) Arbetsprincipen (gnisttändning, kompressionständning eller annan).

iii) Antal cylindrar och cylinderarrangemang (L6, V8 eller annat).

2.3 Version

2.3.1 En *version* inom en variant ska vara en grupp av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma egenskaper:

a) Tekniskt tillåtna högsta vikt inklusive last.

b) Fordonets förmåga att dra en släpvagn eller inte.

c) Slagvolym (förbränningsmotorer).

d) Största motoreffekt eller största kontinuerliga märkeffekt (elmotorer)

e) Typen av bränsle (bensin, diesel, motorgas (LPG), tvåbränsle (bi-fuel) eller annat).

f) Ljudnivå under körning.

g) Avgasutsläppsnivå (t.ex. Euro IV, Euro V eller annan).

3. **Kategori N_1**

3.1 Fordonstyp

3.1.1 En *fordonstyp* ska bestå av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma egenskaper:

a) Tillverkarens företagsnamn.

Om den rättsliga formen för företagets ägandeförhållanden ändras behövs inget nytt godkännande.

b) Konstruktion och montering av centrala delar av karosseriet i fordon med självbärande kaross.

c) Konstruktion och tillverkning av centrala delar som bildar chassit i fordon som inte har självbärande kaross.

d) För etappbyggda fordon, tillverkare och typ för fordonet i föregående etapp.

3.1.2 Genom undantag från kraven i punkt 3.1.1 b kan fordon där tillverkaren bygger olika slags karosserier (t.ex. skåpbil, chassi med hytt, olika hjulbaser och olika takhöjder) så att de har samma golvdel och centrala element i framdelen omedelbart framför vindrutebasen, anses tillhöra samma typ. Tillverkaren ska lämna intyg om detta.

3.1.3 En typ ska bestå av minst en variant och en version.

3.2 Variant

3.2.1 En *variant* inom en fordonstyp ska vara en grupp av fordon där alla har alla nedan förtecknade gemensamma konstruktionsegenskaper:

a) Antalet sidodörrar eller typen av karosseri enligt definitionen i avsnitt 3 i del C (för färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon) när tillverkaren använder kriteriet enligt punkt 3.1.2.

b) Färdigställandegrad (t.ex. färdigbyggt/icke-färdigbyggt/etappvis färdigbyggt).

c) Motorn, med hänsyn till följande konstruktionsegenskaper:

i) Typen av kraftkälla (förbränningsmotor, elmotor eller annan).

ii) Arbetsprincipen (gnisttändning, kompressionständning eller annan).

iii) Antal cylindrar och cylinderarrangemang i fall av förbränningsmotor (L6, V8 eller annat).

d) Antal axlar.

e) Antal drivaxlar och hur de är kopplade till varandra.

f) Antal styraxlar.

3.3 Version

3.3.1 En *version* inom en variant ska vara en grupp av fordon där alla har alla nedan förtecknade gemensamma egenskaper:

a) Tekniskt tillåtna högsta lastvikt.

b) Slagvolym (förbränningsmotorer).

c) Största motoreffekt eller största kontinuerliga märkeffekt (elmotorer).

d) Typen av bränsle (bensin, diesel, motorgas (LPG), tvåbränsle (bi-fuel) eller annat).

e) Högsta antal sittplatser.

f) Ljudnivå under körning.

g) Avgasutsläppsnivå (t.ex. Euro 5, Euro 6 eller annan).

h) Koldioxidutsläpp vid blandad eller viktad, blandad körning.

i) Elenergiförbrukning (viktad, blandad körning).

j) Bränsleförbrukning vid blandad eller viktad, blandad körning.

4. **Kategorierna N_2 och N_3**

4.1 Fordonstyp

4.1.1 En *fordonstyp* ska bestå av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma centrala egenskaper:

a) Tillverkarens företagsnamn.

Om den rättsliga formen för företagets ägandeförhållanden ändras behövs inget nytt godkännande.

b) Kategori.

c) Gemensam konstruktion och tillverkning av chassit för en viss produktlinje.

d) Antal axlar.

e) För etappbyggda fordon, tillverkare och typ för fordonet i föregående etapp.

4.1.2 En typ ska bestå av minst en variant och en version.

4.2 Variant

4.2.1 En *variant* inom en fordonstyp ska vara en grupp av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma konstruktionsegenskaper:

a) Typ av kaross eller typ av karosseri enligt avsnitt 3 i del C och i tillägg 2 (endast för färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon).

b) Färdigställandegrad (t.ex. färdigbyggt/icke-färdigbyggt/etappvis färdigbyggt).

c) Motorn, med hänsyn till följande konstruktionsegenskaper:

i) Typen av kraftkälla (förbränningsmotor, elmotor eller annan).

ii) Arbetsprincipen (gnisttändning, kompressionständning eller annan).

iii) Antal cylindrar och cylinderarrangemang i fall av förbränningsmotor (L6, V8 eller annat).

d) Antal drivaxlar och hur de är kopplade till varandra.

e) Antal styraxlar.

4.3 Version

4.3.1 En *version* inom en variant ska vara en grupp av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma egenskaper:

a) Tekniskt tillåtna högsta lastvikt.

b) Fordonets förmåga att dra en släpvagn eller inte, enligt följande:

i) Obromsad släpvagn.

ii) En släpvagn med påskjutsbromsningssystem enligt definitionen i punkt 2.12 i FN/ECE-föreskrifter nr 13.

iii) En släpvagn med bromssystem av genomgående eller delvis genomgående typ enligt definitionen i punkterna 2.9 och 2.10 i FN/ECE-föreskrifter nr 13.

iv) En släpvagn av kategori O_4 så att kombinationens högsta vikt inte överskrider 44 ton.

v) En släpvagn av kategori O_4 som gör att kombinationens högsta vikt överskrider 44 ton.

c) Slagvolym.

d) Största motoreffekt.

e) Typen av bränsle (bensin, diesel, motorgas (LPG), tvåbränsle (bi-fuel) eller annat).

f) Ljudnivå under körning.

g) Avgasutsläppsnivå (t.ex. Euro IV, Euro V eller annan).

5. **Kategorierna O_1 och O_2**

5.1 Fordonstyp

5.1.1 En *fordonstyp* ska bestå av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma egenskaper:

a) Tillverkarens företagsnamn.

Om den rättsliga formen för företagets ägandeförhållanden ändras behövs inget nytt godkännande.

b) Kategori.

c) Den princip som definieras i avsnitt 4 i del C.

d) Följande konstruktions- och utformningsaspekter:

i) Utformning och konstruktion av de centrala element som bildar chassit.

ii) Utformning och konstruktion av centrala delar som bildar karosseriet i fordon med självbärande kaross.

e) Antal axlar.

f) För etappbyggda fordon, tillverkare och typ för fordonet i föregående etapp.

5.1.2 En typ ska bestå av minst en variant och en version.

5.2 Variant

5.2.1 En *variant* inom en fordonstyp ska vara en grupp av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma konstruktionsegenskaper:

a) Typ av karosseri enligt tillägg 2 (för färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon).

b) Färdigställandegrad (t.ex. färdigbyggt/icke-färdigbyggt/etappvis färdigbyggt).

c) Typ av bromssystem (t.ex. obromsat/påskjutsbroms/servo).

5.3 Version

5.3.1 En *version* inom en variant ska vara en grupp av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma egenskaper:

a) Tekniskt tillåtna högsta vikt inklusive last.

b) Principen för upphängning (tryckluft, stål eller gummi, torsionsstav eller annat).

c) Principen för dragstång (triangel, rör eller annat).

6. **Kategorierna O_3 och O_4**

6.1 Fordonstyp

6.1.1 En *fordonstyp* ska bestå av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma egenskaper:

a) Tillverkarens företagsnamn.

Om den rättsliga formen för företagets ägandeförhållanden ändras behövs inget nytt godkännande.

b) Kategori.

c) Principen för släpvagn i relation till definitionerna i avsnitt 4 i del C.

d) Följande aspekter av konstruktion och tillverkning:

i) Utformning och konstruktion av de centrala elementen som bildar chassit.

ii) Konstruktion och tillverkning av centrala delar som bildar karosseriet i fordon med självbärande kaross.

e) Antal axlar.

f) För etappbyggda fordon, tillverkare och typ för fordonet i föregående etapp.

6.1.2 En typ ska bestå av minst en variant och en version.

6.2 Varianter

6.2.1 En *variant* inom en fordonstyp ska vara en grupp av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma utformnings- och konstruktionsegenskaper:

a) Typ av karosseri enligt tillägg 2 (för färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon).

b) Färdigställandegrad (t.ex. färdigbyggt/icke-färdigbyggt/etappvis färdigbyggt).

c) Principen för upphängning (stål, pneumatisk, hydraulisk).

d) Följande tekniska egenskaper:

i) Huruvida chassit kan förlängas eller inte.

ii) Våningsgolvets höjd (normal, låggolv, låglastande osv.).

6.3 Versioner

6.3.1 En *version* inom en variant ska vara en grupp av fordon där alla fordon har alla nedan förtecknade gemensamma egenskaper:

a) Tekniskt tillåtna högsta vikt inklusive last.

b) De uppdelningar eller kombinationer av uppdelningar som avses i punkterna 3.2 och 3.3 i bilaga I till direktiv 96/53/EG och till vilka axelavståndet mellan två på varande följande axlar i en grupp tillhör.

c) Definition av axlarna med hänsyn till följande:

i) Lyftaxlar (antal och placering).

ii) Belastningsbara axlar (antal och placering).

iii) Styraxlar (antal och placering).

7. **Gemensamma krav för alla fordonskategorier**

7.1 I fall där ett fordon räknas in i flera kategorier på grund av högsta vikt eller antalet sittplatser eller båda, kan tillverkaren välja att använda kriterierna för den ena eller den andra fordonskategorin för definition av varianter och versioner.

7.1.1 Exempel:

a) Ett fordon A kan typgodkännas enligt N_1 (3,5 ton) och N_2 (4,2 ton) i relation till fordonets högsta vikt. I ett sådant fall kan de parametrar som anges för kategori N_1 också används för ett fordon som räknas till kategori N_2 (eller tvärtom).

b) Ett fordon B kan typgodkännas enligt M_1 och M_2 i relation till antalet sittplatser (7 + 1 eller 10 + 1), och då kan de parametrar som anges för kategori M_1 även användas för ett fordon som räknas till kategori M_2 (eller tvärtom).

7.2 Ett fordon i kategori N kan typgodkännas enligt bestämmelserna rörande kategori M_1 eller M_2, beroende på fall, när fordonet är avsett att konverteras till ett fordon av den kategorin under nästa etapp av ett typgodkännandeförfarande i flera etapper.

7.2.1 Detta alternativ ska endast tillåtas för icke-färdigbyggda fordon.

Sådana fordon ska identifieras med en särskild variantkod som anges av tillverkaren av basfordonet.

7.3 Tilldelning av typ, variant och version

7.3.1 Tillverkaren ska tilldela en alfanumerisk kod för varje fordonstyp, fordonsvariant och fordonsversion, bestående av latinska bokstäver och/eller arabiska siffror.

Det är tillåtet att använda parenteser och bindestreck så länge som de inte ersätter en bokstav eller en siffra.

7.3.2 Hela koden ska tilldelas enligt följande: Typ-Variant-Version (TVV).

7.3.3 TVV ska klart och otvetydigt identifiera en unik kombination av tekniska egenskaper i relation till de kriterier som definieras i del B i denna bilaga.

7.3.4 Samma tillverkare kan använda samma kod för att definiera en fordonstyp när fordonstypen räknas in i två eller flera kategorier.

7.3.5 Samma tillverkare får inte använda samma kod för att definiera en fordonstyp för mer än ett typgodkännande inom samma fordonskategori.

7.4 Antal tecken för TVV

7.4.1 Antalet tecken får inte överstiga

a) 15 i koden för fordonstyp,

b) 25 i koden för en variant,

c) 35 i koden för en version.

7.4.2 Den fullständiga alfanumeriska TVV-koden får inte ha fler än 75 tecken.

7.4.3 Om TVV används i sin helhet, ska det finnas ett blanksteg mellan typ, variant och version.

Exempel: 159AF[…*blanksteg*]0054[…*blanksteg*]977K(BE).

DEL C

Definitioner av karosserityper

0. **Allmänt**

0.1 Typen av karosseri som anges i avsnitt 9 i bilaga I och del 1 i bilaga III såväl som koden för karosseri som avses i punkt 38 i bilaga IX ska anges genom koder.

Kodförteckningarna ska primärt gälla färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon.

0.2 För fordon i M-kategorierna ska typen av karosseri betecknas med två bokstäver enligt avsnitten 1 och 2.

0.3 För fordon i kategorierna N och O ska typen av karosseri betecknas med två bokstäver enligt avsnitten 3 och 4.

0.4 Där som det är nödvändigt (särskilt för de typer av karosseri som anges i punkterna 3.1 respektive 3.6 och i punkterna 4.1–4.4) ska koderna kompletteras med två siffror.

0.4.1 Förteckningen över siffror ska anges i tillägg 2 till denna bilaga.

0.5 För fordon avsedda för särskilda ändamål ska den typ av karosseri som används kopplas till fordonskategorin.

1. **Fordon i kategori M_1**

Ref.	Kod	Namn	Definition
1.1	AA	Sedan	Fordon enligt definitionen för term 3.1.1.1 i ISO-standarden 3833:1977, med minst fyra sidofönster.
1.2	AB	Halvkombi	Sedan enligt definitionen i 1.1 med halvkombibaklucka.
1.3	AC	Stationsvagn	Fordon definierat enligt term 3.1.1.4 i ISO-standarden nr 3833:1977.
1.4	AD	Kupé	Fordon definierat enligt term 3.1.1.5 i ISO-standarden nr 3833:1977.
1.5	AE	Cabriolet	Fordon definierat enligt term 3.1.1.6 i ISO-standarden nr 3833:1977. En cabriolet har dock eventuellt ingen dörr.
1.6	AF	Fordon avsett för flera ändamål	Annat fordon än AG och fordon enligt AA–AE avsedda för transport av personer och deras bagage eller tillfälligt också gods, i en enda avdelning.
1.7	AG	Lastkombi	Fordon definierat enligt term 3.1.1.4.1 i ISO-standarden nr 3833:1977. Bagageutrymmet måste dock vara helt separerat från passagerarutrymmet. Dessutom behöver referenspunkten för förarens sittplacering inte vara minst 750 mm över ytan som bär upp fordonet.

2. **Fordon i kategori M_2 eller M_3**

Ref.	Kod	Namn	Definition
2.1	CA	Envåningsfordon	Ett fordon där passagerarutrymmena finns på en enda nivå eller ordnade så att de inte bildar två våningar ovanför varandra.
2.2	CB	Tvåvåningsfordon	Ett fordon enligt definitionen i punkt 2.1.6 i bilaga I till direktiv 2001/85/EG
2.3	CC	Ledat envåningsfordon	Ett fordon enligt definitionen i punkt 2.1.3 i bilaga I till direktiv 2001/85/EG med en enda våning.
2.4	CD	Ledat tvåvåningsfordon	Ett fordon enligt definitionen i punkt 2.1.3.1 i bilaga I till direktiv 2001/85/EG.

Ref.	Kod	Namn	Definition
2.5	CE	Envånings låggolvsfordon	Ett fordon enligt definitionen i punkt 2.1.4 i bilaga I till direktiv 2001/85/EG med en enda våning.
2.6	CF	Tvåvånings låggolvsfordon	Ett fordon enligt definitionen i punkt 2.1.4 i bilaga I till direktiv 2001/85/EG med två våningar.
2.7	CG	Ledat envånings låggolvsfordon	Ett fordon vars tekniska egenskaper är en kombination av posterna 2.3 och 2.5.
2.8	CH	Ledat tvåvånings låggolvsfordon	Ett fordon vars tekniska egenskaper är en kombination av posterna 2.4 och 2.6.
2.9	CI	Envåningsfordon med öppet tak	Ett fordon med delvis öppet tak eller utan tak.
2.10	CJ	Tvåvåningsfordon med öppet tak	Ett fordon där övre våningen har helt eller delvis öppet tak.
2.11	CX	Busschassi	Ett icke-färdigbyggt fordon med chassi av enbart skenor eller rör, framdrivningsanordning och axlar som är avsett att färdigbyggas med karosseri som är anpassat till slutanvändarens behov.

3. **Motorfordon i kategori N_1, N_2 eller N_3**

Ref.	Kod	Namn	Definition
3.1	BA	Lastbil	Ett fordon som är konstruerat och byggt uteslutande eller huvudsakligen för transport av gods. En lastbil kan också dra en släpvagn.
3.2	BB	Skåpbil	En lastbil där förarutrymme och lastutrymme finns inom samma enhet.
3.3	BC	Dragfordon för påhängsvagn	Ett dragfordon som är konstruerat och tillverkat uteslutande eller huvudsakligen för dragning av påhängsvagnar.
3.4	BD	Dragfordon för släpvagn	Ett dragfordon som är konstruerat och byggt uteslutande eller huvudsakligen för dragning av släpvagnar som inte är påhängsvagnar.
3.5	BE	Pick-up	Ett fordon vars högsta vikt inte överstiger 3 500 kg och med sittplatser och lastutrymme i skilda avdelningar.
3.6	BX	Chassi med hytt eller chassi med kåpa	Ett icke-färdigbyggt fordon med enbart en hytt (hel eller halv), med chassi av skenor eller rör, framdrivningsanordning och axlar som är avsett att färdigbyggas enligt slutanvändarens behov.

4. **Fordon i kategori O**

Ref.	Kod	Namn	Definition
4.1	DA	Påhängsvagn	En släpvagn som är konstruerad och tillverkad för koppling till en dragbil eller en dollyaxel och som kan utöva en avsevärd vertikal belastning på dragfordonet eller dollyaxeln. Kopplingen som används för en fordonskombination ska bestå av en axeltapp och en vändskiva.
4.2	DB	Släpvagn med dragstång	En släpvagn som har minst två axlar av vilka minst en är en styraxel och som a) är försedd med en släpanordning som kan röra sig vertikalt (i förhållande till släpvagnen), och b) som utövar en statisk vertikal belastning mindre än 100 daN till dragfordonet.

Ref.	Kod	Namn	Definition
4.3	DC	Släpkärra	En släpvagn där axeln (axlarna) är placerad(e) nära fordonets tyngdpunkt (vid jämnt fördelad last) så att endast en liten statisk vertikal belastning som inte överstiger 10 % av belastningen som motsvarar släpvagnens högsta vikt eller en belastning på 1 000 daN (det lägsta värdet av dessa gäller) utövas på dragfordonet.
4.4	DE	Släpvagn med fast dragstång	En släpvagn med en axel eller en grupp av axlar med en dragstång som utövar en statisk belastning som inte överstiger 4 000 daN till dragfordonet på grund av konstruktionen och som inte motsvarar definitionen på en släpkärra. Kopplingen som används för en fordonskombination ska inte bestå av en axeltapp och en vändskiva.

Tillägg 1

Förfarande för kontroll av huruvida ett fordon kan kategoriseras som terränggående fordon

0. **Allmänt**

0.1 För klassificering av ett fordon som terränggående fordon ska förfarandet enligt detta tillägg tillämpas.

1. **Provningsförhållanden för geometriska mätningar**

1.1 Fordon i kategori M_1 eller N_1 ska vara utan last med en provdocka som motsvarar en man i 50:e percentilen installerad i förarsätet samt försett med kylvätska, smörjmedel, bränsle, verktyg och reservhjul (om de ingår som originalutrustning).

Provdockan kan ersättas med en liknande anordning med samma vikt.

1.2 Fordon andra än de som avses i punkt 1.1 ska lastas upp till deras tekniskt tillåtna högsta lastvikt.

Viktfördelningen på axlarna ska representera värstafallscenario när det gäller uppfyllandet av respektive kriterier.

1.3 Ett fordon som är representativt för typen ska lämnas in till den tekniska tjänsten i det skick som anges i punkt 1.1 eller 1.2. Fordonet ska stå stilla med hjulen riktade rakt framåt.

Underlaget på vilket mätningarna görs ska vara så platt och horisontellt som möjligt (största lutning 0,5 %).

2. **Mätning av främre och bakre infallsvinkel och rampvinkel**

2.1 Främre infallsvinkeln ska mätas enligt punkt 6.10 i ISO-standarden 612:1978.

2.2 Bakre infallsvinkeln ska mätas enligt punkt 6.11 i ISO-standarden 612:1978.

2.3 Rampvinkeln ska mätas enligt punkt 6.9 i ISO-standarden 612:1978.

2.4 Vid mätning av främre infallsvinkel kan bakre underkörningsskydd som är justerbara i höjdled ställas i det övre läget.

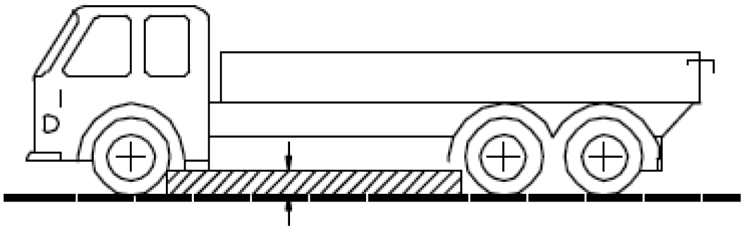
2.5 Föreskrifterna i punkt 2.4 ska inte anses betyda att basfordonet måste ha ett bakre underkörningsskydd som originalutrustning. Tillverkaren av basfordonet ska dock underrätta följande etapps tillverkare om att fordonet måste uppfylla kraven om främre infallsvinkel när fordonet förses med ett bakre underkörningsskydd.

3. **Mätning av markfrigång**

3.1 Markfrigång mellan axlarna

3.1.1 *Markfrigång mellan axlarna* avser det kortaste avståndet mellan underlaget och fordonets lägsta fasta punkt.

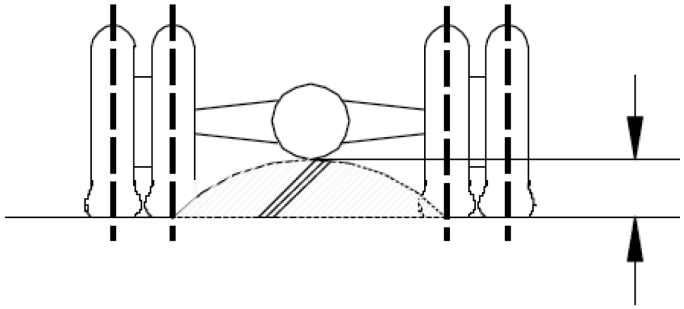
Vid tillämpning av definitionen ska avståndet mellan sista axeln i en främre grupp axlar och den första axeln i en bakre grupp axlar beaktas.



3.1.2 Ingen fast del av fordonet får sträcka sig in i det skuggade området i skissen.

3.2 Markfrigång under en axel

3.2.1 *Markfrigång under en axel* avser avståndet mellan högsta punkten för en cirkelbåge som går genom centrum av hjulens däckavtryck på samma axel (de inre hjulen för axlar med tvillingmonterade hjul) och vidrör den lägsta fasta punkten på fordonet mellan hjulen.



3.2.2 Där det är lämpligt ska mätning av markfrigången göras på varje axel i en grupp av axlar.

4. **Stigningsförmåga**

4.1 Med *stigningsförmåga* avses ett fordons förmåga att klara uppförslutningar.

4.2 För kontroll av stigningsförmågan hos ett icke-färdigbyggt och färdigbyggt fordon i kategori M_2, M_3, N_2 och N_3 ska en provning utföras.

4.3 Provningen ska göras av den tekniska tjänsten på ett fordon som är representativt för den typ som provas.

4.4 På begäran av tillverkaren och under de förhållanden som anges i bilaga XVI kan stigningsförmågan hos en fordonstyp demonstreras genom virtuell provning.

5. **Provningsförhållanden och kriterier för godkänt och underkänt**

5.1 Fram till den 31 oktober 2014 ska de förhållanden som anges i avsnitt 7.5 i bilaga I till direktiv 97/27/EG gälla.

Från och med den 1 november 2014 ska de provningsförhållanden som anges i artikel 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 [1] gälla.

5.2 Fordonet ska klara uppförsbacken med stadig hastighet utan att något hjul glider i längdled eller sidled.

---

[1] EUT L 200, 31.7.2009, s. 1.

Tillägg 2

Siffror som kompletterar koderna som ska användas för olika slags karosserier

01 Öppet flak.

02 Flaklämmar.

03 Skåp.

04 Konditionerad kaross med isolerade väggar och utrustning för att upprätthålla innetemperatur.

05 Konditionerad kaross med isolerade väggar, utan utrustning för att upprätthålla innetemperatur.

06 Med gardinsida.

07 Växelflak (utbytbar karosseristomme).

08 Containerfordon.

09 Fordon försedda med lyftkrok.

10 Tippfordon.

11 Tankfordon.

12 Tankfordon avsedda för transport av farligt gods.

13 Fordon för transport av levande djur.

14 Fordon för transport av fordon.

15 Betongblandare.

16 Fordon med betongpump.

17 Timmerfordon.

18 Fordon för transport av avfall.

19 Fordon för gatusopning, gaturengöring och avloppsrening.

20 Kompressorfordon.

21 Fordon för transport av båtar.

22 Fordon för transport av glidflygare.

23 Fordon för detaljhandel eller förevisning.

24 Bärgningsfordon.

25 Maskinstege (stegbil).

26 Kranbil (annan än mobilkranar enligt definitionen i avsnitt 5 i del A i bilaga II).

27 Fordon med lyftplattform.

28 Väghållningsfordon.

29 Låggolvssläpvagn.

30 Fordon för glastransport.

31 Brandbil.

99 Karosseri som inte ingår i denna förteckning.”

BILAGA II

Bilaga IV till direktiv 2007/46/EG ska ändras enligt följande:

1. I bilaga IV ska rubriken ersättas med följande: "**KRAV I SAMBAND MED EG-TYPGODKÄNNANDE AV FORDON**".

2. I del I i bilaga IV ska punkt 43 ersättas med följande:

"43	Stänkskyddsanordningar	Direktiv 91/226/EEG	L 103, 23.4.1991, s. 5.				x	x	x	x	x	x	x"

3. I tillägget till bilaga IV ska rubriken ersättas med följande: "**Krav i samband med typgodkännande av fordon i kategori M_1 tillverkade i små serier enligt artikel 22**".

BILAGA III

Bilaga IX till direktiv 2007/46/EG ska ändras enligt följande:

1. Texten i post 31 i ”Sida 2 – Fordonskategori N_2 (färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon)” i mallen för intyget om överensstämmelse ska ersättas med följande text:

   ”31. Placering av lyftaxel (lyftaxlar): …”

2. Texten i post 31 i ”Sida 2 – Fordonskategori N_3 (färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon)” i mallen för intyget om överensstämmelse ska ersättas med följande text:

   ”31. Placering av lyftaxel (lyftaxlar): …”

3. Texten i post 31 i ”Sida 2 – Fordonskategorierna O_1 och O_2 (färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon)” i mallen för intyget om överensstämmelse ska ersättas med följande text:

   ”31. Placering av lyftaxel (lyftaxlar): …”

4. Texten i post 31 i ”Sida 2 – Fordonskategorierna O_3 och O_4 (färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon)” i mallen för intyget om överensstämmelse ska ersättas med följande text:

   ”31. Placering av lyftaxel (lyftaxlar): …”

5. Texten i post 31 i ”Sida 2 – Fordonskategori N_2 (icke-färdigbyggda fordon)” i mallen för intyget om överensstämmelse ska ersättas med följande text:

   ”31. Placering av lyftaxel (lyftaxlar): …”

6. Texten i post 31 i ”Sida 2 – Fordonskategori N_3 (icke-färdigbyggda fordon)” i mallen för intyget om överensstämmelse ska ersättas med följande text:

   ”31. Placering av lyftaxel (lyftaxlar): …”

7. Texten i post 31 i ”Sida 2 – Fordonskategorierna O_1 och O_2 (icke-färdigbyggda fordon)” i mallen för intyget om överensstämmelse ska ersättas med följande text:

   ”31. Placering av lyftaxel (lyftaxlar): …”

8. Texten i post 31 i ”Sida 2 – Fordonskategorierna O_3 och O_4 (icke-färdigbyggda fordon)” i mallen för intyget om överensstämmelse ska ersättas med följande text:

   ”31. Placering av lyftaxel (lyftaxlar): …”

9. I förklaringarna rörande bilaga IX ska texten ändras enligt följande:

   a) Sista meningen i förklaring a ska utgå.

   b) I förklaring e ska följande mening läggas till:

      ”För en släpkärra med endast en axel, ange det horisontella avståndet mellan kopplingens vertikala axel och axelns mittpunkt.”

BILAGA IV

Bilaga XI till direktiv 2007/46/EG ska ändras enligt följande:

1. Punkt 43 i tillägg 2 till bilaga XI ska ersättas med följande:

”43	Stänkskyddsanordningar	Direktiv 91/226/EEG				x	x	x	x	x	x	x”

2. Punkt 43 i tillägg 4 till bilaga XI ska ersättas med följande:

”43	Stänkskyddsanordningar	Direktiv 91/226/EEG			x	x	x	x	x	x	x”

3. Följande tillägg 6 ska införas efter tillägg 5 och före ”Bokstävernas betydelse”:

”Tillägg 6

Släpvagnar för transport av exceptionell last

Punkt	Område	Rättsakt	Släpvagn i kategori O_4
3	Bränsletankar/bakre underkörningsskydd	Direktiv 70/221/EEG	X
4	Utrymme för bakre registreringsskylt	Direktiv 70/222/EEG	X
5	Styrkraft	Direktiv 70/311/EEG	X
9	Bromsutrustning	Direktiv 71/320/EEG	X
10	Radioavstörning (elektromagnetisk kompatibilitet)	Direktiv 72/245/EEG	X
18	Föreskrivna skyltar	Direktiv 76/114/EEG	X
20	Belysnings- och ljussignalanordningarnas installering	Direktiv 76/756/EEG	A + N
21	Reflexanordningar	Direktiv 76/757/EEG	X
22	Breddmarkeringslyktor, främre sidopositionslyktor, bakre sidopositionslyktor, stopplyktor och varsellyktor	Direktiv 76/758/EEG	X
23	Körriktningsvisare	Direktiv 76/759/EEG	X
24	Bakre skyltlyktor	Direktiv 76/760/EEG	X
28	Bakre dimljus	Direktiv 77/538/EEG	X
29	Backningsstrålkastare	Direktiv 77/539/EEG	X
36	Värmesystem	Direktiv 2001/56/EG	N/A
42	Sidoskydd	Direktiv 89/297/EEG	A
43	Stänkskyddssystem	Direktiv 91/226/EEG	A

Punkt	Område	Rättsakt	Släpvagn i kategori O_4
46	Däck	Direktiv 92/23/EEG	I
48	Mått och vikter	Direktiv 97/27/EG	X
50	Kopplingsanordningar	Direktiv 94/20/EG	X
63	Förordningen om allmän säkerhet	Förordning (EG) nr 661/2009	P/A”

4. ”Bokstävernas betydelse” ska ändras enligt följande:

a) Punkt L ska ersättas med följande text:

”L: Gäller endast säten som är avsedda för normal användning i vägtrafik. Minsta kravet är förankringar för höftbälten i baksätet. Säten som inte är avsedda för användning i vägtrafik ska vara klart identifierbara för användarna, antingen med en symbol eller en skylt med lämplig text.”

b) Följande punkt ska införas efter punkt N/A:

”P/A: Denna rättsakt är delvis tillämplig. Den exakta räckvidden fastställs i genomförandeåtgärderna för förordning (EG) nr 661/2009.”

c) Följande punkt ska införas efter punkt H:

”I: Däcken måste vara typgodkända enligt kraven i FN/ECE-föreskrifter nr 54 även om fordonets maximala konstruktionshastighet är lägre än 80 km/h.

Belastningskapaciteten kan justeras i förhållande till släpvagnens maximala konstruktionshastighet i överenskommelse med däcktillverkaren.”

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 679/2011

av den 14 juli 2011

om ändring av förordning (EG) nr 1974/2006 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1698/2005 om stöd för landsbygdsutveckling från Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1698/2005 av den 20 september 2005 om stöd för landsbygdsutveckling från Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU) [1], särskilt artikel 91, och

av följande skäl:

(1) I förordning (EG) nr 1698/2005 fastställs en enda rättslig ram för stöd för landsbygdsutveckling från Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU) för hela unionen. Denna rättsliga ram har kompletterats med genomförandebestämmelser som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1974/2006 [2]. Mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts och de problem som uppstått vid genomförandet av programmen för landsbygdsutveckling är det nödvändigt att ändra vissa bestämmelser i den förordningen och införa vissa nya genomförandebestämmelser.

(2) Insatser som gäller produktion av förnybar energi på jordbruksföretag i enlighet med artikel 26 i förordning (EG) nr 1698/2005 kan falla utanför tillämpningsområdet för artikel 42 i fördraget. För att säkerställa efterlevnaden av bestämmelserna om statligt stöd på jordbruksområdet bör en särskild bestämmelse antas om investeringar i produktion av förnybar energi på jordbruksföretag.

(3) Enligt artikel 27.12 i förordning (EG) nr 1974/2006 kan justeringar av åtaganden för miljövänligt jordbruk eller djurens välbefinnande ta formen av en förlängning av åtagandeperioden. För att undvika överlappning med följande programperiod bör sådana justeringar begränsas till slutet av den bidragsperiod som avses i 2013 års ansökan om utbetalning.

(4) Enligt artikel 47 i förordning (EG) nr 1698/2005 ska åtaganden för miljövänligt skogsbruk normalt sett fullgöras under en period på fem till sju år. För att undvika situationer där förnyade åtaganden överlappar med den följande programperioden bör det föreskrivas att medlemsstaterna kan tillåta att sådana åtaganden förlängs till slutet av den bidragsperiod som avses i 2013 års ansökan om utbetalning.

(5) Enligt artikel 62.1 b i förordning (EG) nr 1698/2005 ska näringslivets och arbetsmarknadens organisationer och andra företrädare för det civila samhället utgöra minst 50 % av det lokala partnerskapet på den beslutsfattande nivån i en lokal aktionsgrupp. För att undvika att offentliga organ dominerar beslutsfattandet bör medlemsstaterna se till att lokala aktionsgrupper uppfyller denna lägsta procentandel för röstning. Det bör också säkerställas att projektansvariga inte kan påverka urvalet av projekt. Effektiva skyddsåtgärder bör därför vidtas för att undvika alla typer av intressekonflikter i fråga om bedömning och röstning om projektförslag. Öppenheten i beslutsfattandet bör också säkerställas genom att detta synliggörs på lämpligt sätt.

(6) Enligt artikel 38.2 i förordning (EG) nr 1974/2006 kan förskottsbetalningar göras av stöd som avser de lokala aktionsgruppernas driftskostnader. Det står klart att det, för att säkra de lokala aktionsgruppernas kassaflöde, krävs att man utsträcker möjligheten att betala ut förskott till att omfatta kostnader som hör samman med kompetensutveckling och informationsinsatser i enlighet med artikel 63 c i förordning (EG) nr 1698/2005.

(7) Enligt artikel 44.3 i förordning (EG) nr 1974/2006 kan medlemsstaterna vidta särskilda åtgärder för att säkerställa att mindre ändringar av förhållandena på ett jordbruksföretag inte leder till olämpliga resultat beträffande gjorda åtaganden, när det gäller mottagarens skyldighet att betala tillbaka stödet om ett åtagande inte övertas av en efterträdare som övertagit en del av jordbruksföretaget. För att garantera den rättsliga säkerheten bör man definiera vad en mindre ändring innebär i de fall där jordbruksföretagets areal minskas.

(8) Genom artikel 46 i förordning (EG) nr 1974/2006 införs en revideringsklausul i samband med ändringar av utgångsläget för vissa åtgärder. För att undvika bristande överensstämmelse med den rättsliga och innehållsliga ram som ska fastställas för perioden efter innevarande programperiod bör en revideringsklausul också införas för situationer där varaktigheten för sådana nya åtaganden för miljövänligt jordbruk, djurens välbefinnande eller miljövänligt skogsbruk som gjorts för en period på fem till sju år sträcker sig bortom den nuvarande programperiodens slut.

[1] EUT L 277, 21.10.2005, s. 1.
[2] EUT L 368, 23.12.2006, s. 15.

(9) För att klargöra tillämpningen av artikel 52.1 i förordning (EG) nr 1974/2006 bör man fastställa den bas som procentsatserna för medfinansiering ska tillämpas på vid finansieringstekniska insatser.

(10) När det gäller garantifonder i samband med finansieringstekniska insatser enligt kapitel IV avsnitt 1 underavsnitt 3 i förordning (EG) nr 1974/2006 bör, för att garantera effektivast möjliga användning av unionens resurser, ytterligare detaljer fastställas om beräkningsmetoden för stödberättigande utgifter i samband med åtgärder vid sådana insatser.

(11) Även om landsbygdsutveckling uppvisar vissa särdrag, framför allt när det gäller småskaligheten hos de insatser som får stöd, är det, för att maximera effekten av verktyget för finansieringstekniska insatser, nödvändigt att klargöra återanvändningen av de resurser som lämnats tillbaka till den finansieringstekniska insatsen under programperioden, liksom att göra en distinktion mellan sådan återanvändning och återanvändning efter slutdatumet för stödberättigade i programmet för landsbygdsutveckling.

(12) Med tanke på beskaffenheten hos en del investeringar inom skogsbruk, samt det faktum att betalningarna i vissa fall kan vara arealbaserade, bör det vara möjligt att använda standardkostnadsberäkningar som ett alternativ till det fakturabaserade system som används för att fastställa stödnivån för den åtgärd som avses i artikel 27 i förordning (EG) nr 1698/2005. Artikel 53.1 i förordning (EG) nr 1974/2006 bör därför anpassas i enlighet med detta.

(13) I artikel 54.1 i förordning (EG) nr 1974/2006 anges under vilka förutsättningar som bidrag i annat än pengar kan anses vara stödberättigande utgifter. Som artikel 54.1 nu är utformad är bidrag i annat än pengar bara stödberättigande för investeringsåtgärder. Erfarenheten har visat att detta villkor är alltför restriktivt för att möjliggöra ett effektivt genomförande av åtgärderna. Det bör därför föreskrivas att bidrag i annat än pengar kan vara stödberättigande för alla typer av insatser.

(14) I artikel 55 i förordning (EG) nr 1974/2006 anges ett antal bestämmelser för definitionen av stödberättigande utgifter för investeringsåtgärder. För att ytterligare klargöra tillämpningen av denna artikel ska förvärv av stödrättigheter uttryckligen undantas från stödberättigande. Det bör också klargöras att investeringar som återställer potentialen för jordbruksproduktion efter naturkatastrofer, med tanke på sin beskaffenhet, utgör stödberättigande kostnader.

(15) För att, mot bakgrund av den rådande finanskrisen, öka effekten av förskott, och med vederbörligt beaktande av den speciella roll som regionala myndigheter spelar i genomförandet av landsbygdsutvecklingspolitiken, bör också regionala myndigheter få möjlighet att göra förskottsutbetalningar i enlighet med artikel 56 i förordning (EG) nr 1974/2006.

(16) För att underlätta genomförandet av investeringsprojekt med tanke på den nuvarande ekonomiska och finansiella krisen, höjdes taket för förskottsutbetalningar för investeringar till 50 % under 2009 och 2010. Med tanke på de fortsatt negativa effekterna av den ekonomiska och finansiella krisen bör denna högre nivå bibehållas till programperiodens slut. För att säkra kontinuiteten i genomförandet av programmen för landsbygdsutveckling mellan slutet av 2010 och ikraftträdandet av denna förordning bör bestämmelsen i fråga tillämpas retroaktivt från och med den 1 januari 2011.

(17) Med tanke på att projekt för landsbygdsutveckling är relativt småskaliga, och att det är svårt för sådana projekt att få bankgarantier för förskottsutbetalningar, bör åtgärder vidtas för att tillåta att sådana garantier ersätts av skriftliga garantier utfärdade av offentliga myndigheter.

(18) För att säkerställa att förskott används på bästa sätt bör det överlåtas på det behöriga utbetalande organet att avgöra när garantier ska frisläppas.

(19) Förordning (EG) nr 1974/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

(20) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från landsbygdsutvecklingskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1974/2006 ska ändras på följande sätt:

1. Följande artikel ska införas som artikel 16a:

”Artikel 16a

Vid tillämpning av artikel 26 i förordning (EG) nr 1698/2005 ska, då investeringar görs i produktion av värmeenergi och/eller el från förnybara energikällor på jordbruksföretag, anläggningar för produktion av förnybar energi vara stödberättigande endast om deras produktionskapacitet inte överstiger den sammanlagda genomsnittliga årliga förbrukningen av värmeenergi och el på jordbruksföretaget, inklusive jordbrukshushållet.

Då investeringar görs på jordbruksföretag för produktion av biodrivmedel i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG (*) ska anläggningar för produktion av förnybar energi vara stödberättigande endast om deras produktionskapacitet inte överstiger den genomsnittliga årliga förbrukningen av drivmedel på jordbruksföretaget.

(*) EUT L 140, 5.6.2009, s. 16."

2. I artikel 27.12 ska andra stycket ersättas med följande:

"Sådana justeringar kan också ta formen av en förlängning av åtagandeperioden. Förlängningen får inte vara längre än till slutet av den period som avses i 2013 års ansökan om utbetalning."

3. Följande artikel ska införas som artikel 32a:

"Artikel 32a

Vid tillämpning av artikel 47 i förordning (EG) nr 1698/2005 får medlemsstaterna tillåta att åtaganden för miljövänligt skogsbruk förlängs till slutet av den period som avses i 2013 års ansökan om utbetalning."

4. I artikel 37 ska följande punkt läggas till:

"5. Vid tillämpning av artikel 62.4 i förordning (EG) nr 1698/2005 ska beslut om urvalet av projekt som fattas av det beslutsfattande organet i en lokal aktionsgrupp antas genom en omröstning där näringslivets och arbetsmarknadens organisationer och andra företrädare för det civila samhället, i enlighet med artikel 62.1 b i den förordningen, innehar minst 50 % av rösterna. Vid beslutsprocessen i samband med urval av projekt ska ändamålsenliga bestämmelser som garanterar öppenhet och motverkar intressekonflikter efterlevas."

5. Artikel 38.2 ska ersättas med följande:

"2. Medlemsstaterna får på begäran betala ut ett förskott till lokala aktionsgrupper. Förskottet får inte överskrida 20 % av det offentliga stöd som hänför sig till de kostnader som avses i artikel 63 c i förordning (EG) nr 1698/2005, och innan det betalas ut ska en bankgaranti eller en annan likvärdig garanti på 110 % av förskottet ha ställts. Garantin ska frisläppas senast när den lokala utvecklingsstrategin löper ut.

Artikel 24.6 i kommissionens förordning (EG) nr 65/2011 (*) ska inte gälla för den betalning som avses i första stycket.

(*) EUT L 25, 28.1.2011, s. 8."

6. I artikel 44.3 ska följande stycke läggas till:

"Vid tillämpning av första stycket ska en minskning av jordbruksföretagets areal som motsvarar upp till 10 % av den areal som är föremål för ett åtagande anses utgöra en mindre ändring."

7. I artikel 46 ska följande punkt läggas till:

"En revideringsklausul ska föreskrivas från och med 2012 för åtaganden som görs för en period på fem till sju år, i enlighet med artiklarna 39, 40 och 47 i förordning (EG) nr 1698/2005, och som sträcker sig bortom den nuvarande programperiodens slut, så att de berörda åtagandena kan anpassas till den rättsliga ramen för följande programperiod. Medlemsstaterna får dock besluta att införa en sådan revideringsklausul redan 2011. Andra punkten ska tillämpas också när det gäller den här punkten."

8. Artikel 52 ska ersättas med följande:

"Artikel 52

1. När det gäller de finansieringstekniska insatser som avses i artikel 51 i den här förordningen ska de utgifter som redovisas för kommissionen i enlighet med artikel 26.3 a i förordning (EG) nr 1290/2005 utgöras av samtliga utgifter för etablering av eller bidrag till sådana fonder.

När slutbetalning och avslutande av landsbygdsutvecklingsprogrammet enligt artikel 28 i förordning (EG) nr 1290/2005 sker, ska emellertid de stödberättigande utgifterna utgöras av totalsumman av

a) alla investeringsstöd till företag utanför tillämpningsområdet för de berörda fonderna, eller alla garantier som lämnas, däribland garantibelopp genom garantifonder, och

b) stödberättigande förvaltningskostnader.

Den procentsats för medfinansiering som tillämpas ska motsvara procentsatsen för medfinansiering för den åtgärd som får stöd från fonden. Om stöd från fonden utgår för flera åtgärder med olika procentsatser för medfinansiering ska dessa procentsatser tillämpas i förhållande till storleken på de stödberättigande utgifterna.

Skillnaden mellan de EJFLU-stöd som faktiskt betalats ut enligt första stycket och de stödberättigande utgifterna enligt andra stycket punkt a eller b ska clearas i årsredovisningen för det sista år då programmet genomförs. Denna redovisning ska innefatta de detaljerade finansiella uppgifter som krävs.

2. När EJFLU medfinansierar insatser som omfattar garantifonder för återbetalningspliktiga investeringar enligt artikel 50 i denna förordning ska en lämplig förhandsbedömning göras av förväntade förluster, med beaktande av gällande marknadspraxis för liknande insatser när det gäller den berörda investeringstypen och marknaden. Bedömningen av förväntade förluster får ses över om detta kan motiveras av förhållandena på marknaden vid en senare tidpunkt. De resurser som avsätts för att uppfylla garantier ska återspegla denna bedömning.

3. Resurser som under programperioden lämnats tillbaka till insatsen från investeringar som gjorts av fonder eller som återstår efter att en garanti har uppfyllts, ska återanvändas av fonden i enlighet med det fondavtal som avses i artikel 51.6 i denna förordning eller clearas i årsredovisningen. Resurser som efter slutdatumet för stödberättigade i programmet för landsbygdsutveckling lämnats tillbaka till insatsen från investeringar som gjorts av fonder eller som återstår efter att alla garantier har uppfyllts, ska användas av de berörda medlemsstaterna i form av bidrag till enskilda företag.

Ränta från utbetalningar som program för landsbygdsutveckling gjort till fonder ska användas i enlighet med första stycket."

9. I artikel 53.1 ska första stycket ersättas med följande:

"I tillämpliga fall får medlemsstaterna fastställa den stödnivå som avses i artiklarna 27, 31, 37–41 och 43–49 i förordning (EG) nr 1698/2005 på grundval av standardkostnader och standardantaganden om inkomstbortfall."

10. I artikel 54.1 ska första stycket första meningen ersättas med följande:

"Bidrag i annat än pengar från en offentlig eller privat stödmottagare, i form av tillhandahållandet av varor eller tjänster för vilka ingen kontant betalning som kan styrkas med fakturor eller dokument med liknande bevisvärde har gjorts, kan utgöra stödberättigande utgifter förutsatt att följande villkor är uppfyllda:"

11. Artikel 55.2 ska ersättas med följande:

"2. När det gäller jordbruksinvesteringar ska köp av jordbruksproduktionsrättigheter, stödrättigheter, djur, ettåriga växter och plantering av dessa inte beviljas investeringsstöd.

Rena ersättningsinvesteringar ska inte anses vara stödberättigande utgifter.

När det gäller återställande av potentialen för jordbruksproduktion efter naturkatastrofer i enlighet med artikel 20 b vi i förordning (EG) nr 1698/2005 kan dock utgifter för ersättningsinvesteringar och inköp av djur vara stödberättigande."

12. Artikel 56 ska ersättas med följande:

"Artikel 56

1. Genom undantag från artikel 24.6 i förordning (EG) nr 65/2011 kan medlemsstaterna på begäran betala ut förskott till mottagare av investeringsstöd. När det gäller offentliga stödmottagare kan sådana förskott betalas ut till kommuner, sammanslutningar av kommuner, regionala myndigheter och offentligrättsliga organ.

2. Förskottsutbetalningarna får inte överstiga 50 % av det statliga stöd som gäller investeringen, och utbetalningen ska villkoras med utfärdandet av en bankgaranti eller annan likvärdig garanti som motsvarar 110 % av förskottsbeloppet.

Ett instrument som en offentlig myndighet lämnar som garanti ska anses vara likvärdigt med den garanti som avses i första stycket om myndigheten åtar sig att betala det belopp som täcks av garantin i det fall berättigandet till det utbetalade förskottet inte kan fastställas.

3. Garantin får frisläppas när det behöriga utbetalande organet fastställer att de faktiska utgifter som motsvarar det statliga stöd som gäller investeringen överskrider förskottet."

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 1.12, när det gäller artikel 56.2 första stycket i förordning (EG) nr 1974/2006, ska tillämpas från och med den 1 januari 2011.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 14 juli 2011.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 680/2011

av den 14 juli 2011

om fastställande av budgettak för 2011 för vissa system för direktstöd som föreskrivs i rådets förordning (EG) nr 73/2009

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 73/2009 av den 19 januari 2009 om upprättande av gemensamma bestämmelser för system för direktstöd för jordbrukare inom den gemensamma jordbrukspolitiken och om upprättande av vissa stödsystem för jordbrukare, om ändring av förordningarna (EG) nr 1290/2005, (EG) nr 247/2006 och (EG) nr 378/2007 samt om upphävande av förordning nr 1782/2003 [1], särskilt artiklarna 51.2 första stycket, 69.3, 87.3, 123.1, 128.1 andra stycket, 128.2 andra stycket och 131.4, och

av följande skäl:

(1) För de medlemsstater som under 2011 genomför det system med samlat gårdsstöd som föreskrivs i avdelning III i förordning (EG) nr 73/2009 bör budgettaken för vart och ett av de stöd som avses i artiklarna 52, 53 och 54 i den förordningen fastställas för 2011.

(2) För de medlemsstater som under 2011 utnyttjar den möjlighet som föreskrivs i artikel 87 i förordning (EG) nr 73/2009 bör budgettaken för direktstöd som inte ingår i systemet med samlat gårdsstöd fastställas för 2011.

(3) För de medlemsstater som under 2011 utnyttjar de möjligheter som föreskrivs i artiklarna 69.1 och 131.1 i förordning (EG) nr 73/2009 bör budgettaken för det särskilda stöd som avses i avdelning III kapitel 5 i förordning (EG) nr 73/2009 fastställas för 2011.

(4) Genom artikel 69.4 i förordning (EG) nr 73/2009 begränsas de resurser som kan användas för kopplade stöd enligt artikel 68.1 a i–iv och artikel 68.1 b och e till 3,5 % av det nationella tak som avses i artikel 40 i samma förordning. Av tydlighetsskäl bör kommissionen offentliggöra de tak som följer av de belopp som medlemsstaterna anmält för de berörda åtgärderna.

(5) I enlighet med artikel 69.6 a i förordning (EG) nr 73/2009 har de belopp som beräknats enligt artikel 69.7 i den förordningen fastställts i bilaga III till kommissionens förordning (EG) nr 1120/2009 av den 29 oktober 2009 om tillämpningsföreskrifter för det system med samlat gårdsstöd som föreskrivs i avdelning III i rådets förordning (EG) nr 73/2009 [2]. Av tydlighetsskäl bör kommissionen offentliggöra de belopp som medlemsstaterna anmält och som de har för avsikt att använda i enlighet med artikel 69.6 a i förordning (EG) nr 73/2009.

(6) Av tydlighetsskäl är det lämpligt att offentliggöra budgettaken för 2011 för systemet med samlat gårdsstöd, efter det att de tak som fastställts för stöd enligt artiklarna 52, 53, 54, 68 och 87 i förordning (EG) nr 73/2009 dragits av från taken i bilaga VIII till samma förordning. Det belopp som ska dras av från nämnda bilaga VIII för att finansiera det särskilda stöd som föreskrivs i artikel 68 i förordning (EG) nr 73/2009 motsvarar skillnaden mellan det totala belopp för det särskilda stödet som anmälts av medlemsstaterna och de belopp som anmälts för finansiering av det särskilda stödet i enlighet med artikel 69.6 a i samma förordning. Om en medlemsstat som genomför systemet med samlat gårdsstöd beslutar att bevilja det stöd som avses i artikel 68.1 c måste det belopp som anmäls till kommissionen räknas med i taket för systemet med samlat gårdsstöd, eftersom detta stöd utgör en ökning av enhetsvärdet och/eller antalet stödrättigheter för jordbrukaren.

(7) För de medlemsstater som under 2011 genomför systemet för enhetlig arealersättning enligt avdelning V kapitel 2 i förordning (EG) nr 73/2009 bör de årliga finansieringsramarna fastställas i enlighet med artikel 123.1 i den förordningen.

(8) Av tydlighetsskäl är det lämpligt att offentliggöra de maximala belopp som fastställts på grundval av meddelanden från medlemsstaterna och som är tillgängliga för de medlemsstater som inom systemet för enhetlig arealersättning beviljar separat sockerstöd under 2011 i enlighet med artikel 126 i förordning (EG) nr 73/2009.

(9) Av tydlighetsskäl är det också lämpligt att offentliggöra de maximala belopp som fastställts på grundval av meddelanden från medlemsstaterna och som är tillgängliga för de medlemsstater som inom systemet för enhetlig arealersättning beviljar separat frukt- och grönsaksstöd under 2011 i enlighet med artikel 127 i förordning (EG) nr 73/2009.

[1] EUT L 30, 31.1.2009, s. 16.

[2] EUT L 316, 2.12.2009, s. 1.

(10) För medlemsstater som tillämpar systemet för enhetlig arealersättning bör 2011 års budgettak för övergångsstöd för frukt och grönsaker under 2011 enligt artikel 128.1 och 128.2 i förordning (EG) nr 73/2009 offentliggöras, på grundval av meddelanden från medlemsstaterna.

(11) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från förvaltningskommittén för direktstöd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. De budgettak som avses i artikel 51.2 i förordning (EG) nr 73/2009 ska för 2011 vara de som fastställs i bilaga I till den här förordningen.

2. De budgettak som avses i artikel 87.3 i förordning (EG) nr 73/2009 ska för 2011 vara de som fastställs i bilaga II till den här förordningen.

3. De budgettak som avses i artiklarna 69.3 och 131.4 i förordning (EG) nr 73/2009 ska för 2011 vara de som fastställs i bilaga III till den här förordningen.

4. Budgettaken för det stöd som föreskrivs i artiklarna 68.1 a i–iv och 68.1 b och d i förordning (EG) nr 73/2009 ska för 2011 vara de som fastställs i bilaga IV till den här förordningen.

5. De belopp som kan användas av medlemsstaterna i enlighet med artikel 69.6 a i förordning (EG) nr 73/2009 för att täcka särskilt stöd enligt artikel 68.1 i samma förordning ska vara de som fastställs i bilaga V till den här förordningen.

6. Budgettaken för systemet med samlat gårdssstöd enligt avdelning III i förordning (EG) nr 73/2009 ska för 2011 vara de som fastställs i bilaga VI till den här förordningen.

7. De årliga finansieringsramar som avses i artikel 123.1 i förordning (EG) nr 73/2009 ska för 2011 vara de som fastställs i bilaga VII till den här förordningen.

8. De maximala belopp som under 2011 är tillgängliga för Tjeckien, Ungern, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien och Slovakien för beviljande av separat sockerstöd enligt artikel 126 i förordning (EG) nr 73/2009 ska vara de som fastställs i bilaga VIII till den här förordningen.

9. De maximala belopp som under 2011 är tillgängliga för Tjeckien, Ungern, Polen och Slovakien för beviljande av separat frukt- och grönsaksstöd enligt artikel 127 i förordning (EG) nr 73/2009 ska vara de som fastställs i bilaga IX till den här förordningen.

10. De budgettak som avses i artikel 128.1 andra stycket och 128.2 andra stycket i förordning (EG) nr 73/2009 ska för 2011 vara de som fastställs i bilaga X till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den sjunde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 14 juli 2011.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande

BILAGA I

Budgettak för direktstöd som ska beviljas i enlighet med artiklarna 52, 53 och 54 i förordnng (EG) nr 73/2009

Kalenderåret 2011

(i tusen euro)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Får- och getbidrag		855					21 892		600	
Får- och getbidrag, tillägg							7 184		200	
Am- och dikobidrag	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Tilläggsbidrag för am- och dikor	19 389		26 000			99	9 462			
Särskilt nötköttsbidrag		33 085						10 077		37 446
Slaktbidrag, fullvuxna djur			47 175				8 657			
Slaktbidrag, kalvar	6 384		560				946			
Tomater – artikel 54.1				4 017			16 667			
Frukt och grönsaker, andra än tomater – artikel 54.2				33 025	850					

BILAGA II

Budgettak för direktstöd som ska beviljas i enlighet med artikel 87 i förordning (EG) nr 73/2009

Kalenderåret 2011

(thousand EUR)

	Spanien	Frankrike	Italien	Nederländerna	Portugal	Finland
– Stöd för utsäde	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

BILAGA III

Budgettak för det särskilda stödet enligt artikel 68.1 i förordning (EG) nr 73/2009

Kalenderåret 2011

(i tusen euro)	*Medlemsstat*
Belgien	6 389
Bulgarien	19 326
Tjeckien	31 826
Danmark	15 800
Tyskland	2 000
Estland	1 253
Irland	25 000
Grekland	108 000
Spanien	247 865
Frankrike	456 600
Italien	316 950
Lettland	5 130
Litauen	9 503
Ungern	77 290
Nederländerna	21 965
Österrike	11 900
Polen	40 800
Portugal	32 411
Rumänien	25 545
Slovenien	11 699
Slovakien	11 000
Finland	47 555
Sverige	3 434
Förenade kungariket	29 800

Anm.: Belopp som anmälts av medlemsstaterna för beviljande av stödet enligt artikel 68.1 c och som omfattas av taket för systemet med samlat gårdsstöd.
Grekland: 30 000 000 euro
Slovenien: 4 800 000 euro

BILAGA IV

Budgettak för det stöd som föreskrivs i artikel 68.1 a i–iv och i artikel 68.1 b och e i förordning (EG) nr 73/2009

Kalenderåret 2011

(i tusen euro)

Medlemsstat	
Belgien	6 389
Bulgarien	19 326
Tjeckien	31 826
Danmark	4 300
Tyskland	2 000
Estland	1 253
Irland	25 000
Grekland	78 000
Spanien	178 265
Frankrike	272 600
Italien	147 950
Lettland	5 130
Litauen	9 503
Ungern	46 164
Nederländerna	14 000
Österrike	11 900
Polen	40 800
Portugal	19 510
Rumänien	25 545
Slovenien	6 899
Slovakien	11 000
Finland	47 555
Sverige	3 434
Förenade kungariket	29 800

BILAGA V

Belopp som ska användas av medlemsstaterna i enlighet med artikel 69.6 a i förordning (EG) nr 73/2009 för att täcka det särskilda stöd som föreskrivs i artikel 68.1 i den förordningen

Kalenderåret 2011

(i tusen euro)

Medlemsstat	
Belgien	6 389
Danmark	15 800
Irland	23 900
Grekland	70 000
Spanien	144 200
Frankrike	74 000
Italien	144 900
Nederländerna	21 965
Österrike	11 900
Portugal	21 700
Slovenien	4 800
Finland	4 762

BILAGA VI

Budgettak för systemet med samlat gårdsstöd

Kalenderåret 2011

(i tusen euro)

Medlemsstat	
Belgien	508 479
Danmark	997 381
Tyskland	5 769 994
Irland	1 339 421
Grekland	2 223 798
Spanien	4 676 132
Frankrike	7 477 752
Italien	4 048 143
Luxemburg	37 679
Malta	4 726
Nederländerna	852 443
Österrike	676 748
Portugal	435 505
Slovenien	105 247
Finland	521 080
Sverige	724 349
Förenade kungariket	3 946 682

BILAGA VII

Årliga finansieringsramar för systemet för enhetlig arealersättning

Kalenderåret 2011

(i tusen euro)

Medlemsstat	
Bulgarien	400 035
Tjeckien	667 365
Estland	80 656
Cypern	40 902
Lettland	111 260
Litauen	289 729
Ungern	958 593
Polen	2 280 455
Rumänien	877 278
Slovakien	292 357

BILAGA VIII

Maximala belopp som är tillgängliga för medlemsstaterna för beviljande av separat sockerstöd enligt artikel 126 i förordning (EG) nr 73/2009

Kalenderåret 2011

(i tusen euro)

Medlemsstat	
Tjeckien	44 245
Lettland	3 308
Litauen	10 260
Ungern	41 010
Polen	159 392
Rumänien	5 051
Slovakien	19 289

BILAGA IX

Maximala belopp som är tillgängliga för medlemsstaterna för beviljande av separat frukt- och grönsaksstöd enligt artikel 127 i förordning (EG) nr 73/2009

Kalenderåret 2011

(i tusen euro)

Medlemsstat	
Tjeckien	414
Ungern	4 756
Polen	6 715
Slovakien	690

BILAGA X

Budgettak för övergångsstöden för frukt och grönsaker enligt artikel 128 i förordning (EG) nr 73/2009

Kalenderåret 2011

(i tusen euro)

Medlemsstat	Cypern	Rumänien	Slovakien
Tomater – artikel 128.1		869	335
Frukt och grönsaker, andra än tomater – artikel 128.2	3 359		

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 681/2011

av den 14 juli 2011

om fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den 22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisation av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser för vissa jordbruksprodukter (förordningen om en samlad marknadsordning) ([1]),

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 av den 7 juni 2011 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1234/2007 vad gäller sektorn för frukt och grönsaker och sektorn för bearbetad frukt och bearbetade grönsaker ([2]), särskilt artikel 136.1, och

av följande skäl:

I genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs, i enlighet med resultatet av de multilaterala handelsförhandlingarna i Uruguayrundan, kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärden vid import från tredjeländer, för de produkter och de perioder som anges i del A i bilaga XVI till den förordningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonvärden vid import som avses i artikel 136 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs i bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 15 juli 2011.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 14 juli 2011.

För kommissionen,
på ordförandens vägnar
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk och landsbygdsutveckling

([1]) EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.
([2]) EUT L 157, 15.6.2011, s. 1.

BILAGA

Fastställande av schablonvärden vid import för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker

(EUR/100 kg)

KN-nr	Kod för tredjeland (1)	Schablonvärde vid import
0702 00 00	AL	49,0
	AR	19,4
	EC	19,4
	MK	50,0
	ZZ	34,5
0707 00 05	AR	22,0
	TR	105,8
	ZZ	63,9
0709 90 70	AR	24,9
	EC	26,5
	TR	110,5
	ZZ	54,0
0805 50 10	AR	60,9
	TR	64,0
	UY	70,0
	ZA	76,3
	ZZ	67,8
0808 10 80	AR	132,6
	BR	78,0
	CA	106,0
	CL	95,5
	CN	87,0
	EC	60,7
	NZ	111,4
	US	170,2
	ZA	95,9
	ZZ	104,1
0808 20 50	AR	133,6
	AU	75,6
	CL	86,0
	CN	46,2
	NZ	118,4
	ZA	98,6
	ZZ	93,1
0809 10 00	AR	75,0
	TR	224,8
	XS	138,6
	ZZ	146,1
0809 20 95	TR	312,3
	ZZ	312,3
0809 40 05	BA	62,0
	EC	75,9
	ZZ	69,0

(1) Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1833/2006 (EUT L 354, 14.12.2006, s. 19). Koden ”ZZ” betecknar ”övrigt ursprung”.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 682/2011

av den 14 juli 2011

om den minimitullsats som ska fastställas för den första delanbudsinfordran inom de anbudsförfaranden som inletts genom förordning (EU) nr 634/2011

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den 22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisation av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser för vissa jordbruksprodukter (”förordningen om en samlad marknadsordning”) ([1]), särskilt artikel 187 jämförd med artikel 4, och

av följande skäl:

(1) Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 634/2011 ([2]) inleds en stående anbudsinfordran för regleringsåret 2010/11 för import av socker enligt KN-nummer 1701 till nedsatt tullsats.

(2) I enlighet med artikel 6 i genomförandeförordning (EU) nr 634/2011 måste kommissionen, mot bakgrund av de anbud som inkommit inom en delanbudsinfordran, besluta att antingen fastställa eller inte fastställa en minimitullsats per åttasiffrigt KN-nummer.

(3) Mot bakgrund av de anbud som inkommit inom den första delanbudsinfordran bör det fastställas en minimitullsats för vissa åttasiffriga nummer för socker enligt KN-nummer 1701, medan det för de övriga åttasiffriga numren enligt det KN-numret inte bör fastställas någon minimitullsats.

(4) För att ge en snabb signal till marknaden och säkerställa att åtgärden förvaltas effektivt bör denna förordning träda i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(5) Förvaltningskommittén för den gemensamma organisationen av jordbruksmarknaderna har inte yttrat sig inom den tid som dess ordförande har bestämt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

När det gäller den första delanbudsinfordran inom det anbudsförfarande som inletts genom genomförandeförordning (EU) nr 634/2011, för vilken tidsfristen för inlämning av anbud löpte ut den 13 juli 2011, har det fastställts en minimitullsats, eller inte fastställts någon minimitullsats, enligt vad som anges i bilagan till den här förordningen, för de åttasiffriga numren för socker enligt KN-nummer 1701.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 14 juli 2011.

För kommissionen,
på ordförandens vägnar
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk och landsbygdsutveckling

([1]) EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.
([2]) EUT L 170, 30.6.2011, s.21.

BILAGA

Minimitullsats

(euro/ton)

Åttasiffrigt KN-nummer	Minimitullsats
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

(—) Ingen minimitullsats fastställd (alla anbud har avvisats).
(X) Inga anbud.

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 14 juli 2011

om rättelse av direktiv 2010/19/EU om ändring av rådets direktiv 91/226/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG för att anpassa dessa till den tekniska utvecklingen på området stänkskyddsanordningar på vissa typer av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon vad gäller ändringen av bilagorna till direktiv 2007/46/EG

(Text av betydelse för EES)

(2011/415/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) [1], särskilt artikel 39.2, och

av följande skäl:

(1) Ett fel har uppstått vid antagandet av kommissionens direktiv 2010/19/EU av den 9 mars 2010 om ändring av rådets direktiv 91/226/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG för att anpassa dessa till den tekniska utvecklingen på området stänkskyddsanordningar på vissa typer av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon [2]. I direktiv 2010/19/EU infördes harmoniserade krav vad gäller stänkskydd för alla fordonskategorier som omfattas av rådets direktiv 91/226/EEG [3]. Bilagorna IV och XI till direktiv 2007/46/EG ändrades därför också för att anpassas till den tekniska utvecklingen. Eftersom dessa bilagor redan har ersatts av kommissionens förordning (EG) nr 1060/2008 av den 7 oktober 2008 om ersättning av bilagorna I, III, IV, VI, VII, XI och XV till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) [4] och eftersom de har ändrats genom flera förordningar, skulle de också ha ändrats genom en förordning. För den rättsliga klarhetens skull bör därför direktiv 2010/19/EU rättas.

(2) Artikel 2 i direktiv 2010/19/EU bör därför utgå.

(3) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från tekniska kommittén för motorfordon.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Artikel 2 i direktiv 2010/19/EU ska utgå.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den 14 juli 2011.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande

[1] EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.
[2] EUT L 72, 20.3.2010, s. 17.
[3] EGT L 103, 23.4.1991, s. 5.
[4] EUT L 292, 31.10.2008, s. 1.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT

av den 14 juli 2011

om godkännande av vissa ändrade program för utrotning och övervakning av djursjukdomar och zoonoser för år 2011 och om ändring av beslut 2010/712/EU vad gäller unionens finansiella bidrag för program som godkänts genom det beslutet

[delgivet med nr K(2011) 4993]

(2011/416/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets beslut 2009/470/EG av den 25 maj 2009 om utgifter inom veterinärområdet [1], särskilt artikel 27.5 och 27.6, och

av följande skäl:

(1) I beslut 2009/470/EG fastställs de förfaranden som bestämmer unionens finansiella stöd till program för utrotning, bekämpning och övervakning av djursjukdomar och zoonoser.

(2) I kommissionens beslut 2008/341/EG av den 25 april 2008 om fastställande av gemenskapskriterier för nationella program för utrotning, bekämpning och övervakning av vissa djursjukdomar och zoonoser [2] föreskrivs det att de program som medlemsstaterna lägger fram åtminstone måste uppfylla kriterierna i bilagan till det beslutet för att godkännas i enlighet med de finansiella unionsåtgärderna.

(3) I kommissionens beslut 2010/712/EU av den 23 november 2010 om godkännande av årliga och fleråriga program som medlemsstaterna lagt fram för år 2011 och följande år för utrotning, bekämpning och övervakning av vissa djursjukdomar och zoonoser samt unionens finansiella stöd till dessa program [3] godkänns vissa nationella program samt fastställs procentsatser och högsta belopp för unionens finansiella bidrag för varje program som medlemsstaterna lagt fram.

(4) Spanien har lagt fram ett ändrat program för övervakning och utrotning av blåtunga i syfte att införa obligatorisk vaccination mot serotyp 8 i vissa regioner efter utbrott av sjukdomen.

(5) Slovakien har lagt fram ett ändrat vaccinationsprogram för utrotning av rabies i syfte att utöka området där åtlar distribueras efter det att sjukdomen brutit ut i områden i Polen som gränsar mot Slovakien.

(6) Polen och Finland har lagt fram ändrade program för utrotning av rabies i syfte att införa oral vaccination i vissa områden i tredjeländer som gränsar till unionen, för att skydda unionen från att rabies återinförs genom smittade vilda djur som förflyttar sig över gränserna.

(7) Kommissionen har bedömt de ändrade program som Spanien, Polen, Slovakien och Finland lagt fram både ur veterinär och ekonomisk synvinkel. Programmen har konstaterats uppfylla kraven i relevant unionslagstiftning på veterinärområdet, särskilt kriterierna i beslut 2008/341/EG.

(8) De ändrade program som Spanien, Polen, Slovakien och Finland har lagt fram bör därför godkännas.

(9) I beslut 2010/712/EU föreskrivs ett finansiellt bidrag från unionen till Slovakien för den orala vaccinering som omfattas av det årliga programmet för utrotning av rabies i den medlemsstaten och som genomförs i angränsande tredjeländers gränsområden. I det beslutet föreskrivs dessutom ett finansiellt bidrag från unionen till Litauen för den orala vaccinering som omfattas av det fleråriga programmet för utrotning av rabies i den medlemsstaten och som genomförs i angränsande tredjeländers gränsområden.

(10) Därför bör även ett finansiellt bidrag från unionen fastställas för de delar av programmet för utrotning av rabies i Polen och Finland som genomförs i angränsande tredjeländers gränsområden.

[1] EUT L 155, 18.6.2009, s. 30.
[2] EUT L 115, 29.4.2008, s. 44.
[3] EUT L 309, 25.11.2010, s. 18.

(11) Godkännandet i det här beslutet av de ändrade program för utrotning av rabies som Polen och Finland har lagt fram har en inverkan på det belopp som godkändes i beslut 2010/712/EU och som medlemsstaterna behöver för att genomföra programmen. Det högsta belopp för unionens finansiella bidrag för de program för utrotning av rabies i Polen och Finland som fastställs i det beslutet bör därför justeras i enlighet med detta.

(12) Beslut 2010/712/EU bör därför ändras i enlighet med detta.

(13) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för livsmedelskedjan och djurhälsa.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det ändrade program för övervakning och utrotning av blåtunga som Slovenien lade fram den 1 februari 2011 godkänns härmed för perioden 1 januari–31 december 2011.

Artikel 2

De ändrade program för utrotning av rabies som lades fram av Polen den 5 april 2011, av Slovakien den 13 december 2010 och av Finland den 12 april 2011 godkänns härmed för perioden 1 januari–31 december 2011.

Artikel 3

Artikel 10 i beslut 2010/712/EU ska ändras på följande sätt:

1. I punkt 2 ska led c ersättas med följande:

”c) får inte överstiga

i) 1 800 000 euro för Bulgarien,

ii) 620 000 euro för Estland,

iii) 1 450 000 euro för Ungern,

iv) 7 110 000 euro för Polen,

v) 5 000 000 euro för Rumänien,

vi) 700 000 euro för Slovakien,

vii) 200 000 euro för Finland.”

2. Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Trots vad som sägs i punkterna 2 och 3 ska unionens finansiella bidrag till den del av Polens, Slovakiens och Finlands program som ska genomföras utanför landets territorium

a) endast beviljas för kostnaderna för inköp och distribution av oralt vaccin och åtlar,

b) uppgå till 100 %, och

c) inte överstiga

i) 630 000 euro för Polen,

ii) 250 000 euro för Slovakien,

iii) 65 000 euro för Finland.”

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 14 juli 2011.

På kommissionens vägnar

John DALLI

Ledamot av kommissionen

RÄTTELSER

Rättelse till rådets beslut 2011/332/Gusp av den 7 juni 2011 om ändring av beslut 2011/137/Gusp om restriktiva åtgärder med hänsyn till situationen i Libyen

(Europeiska unionens officiella tidning L 149 av den 8 juni 2011)

På sidan 10 i artikel 1, ska texten i nya artikel 6.2a i beslut 2011/137/Gusp

i stället för: ”2a Förbudet mot att göra penningmedel, finansiella tillgångar eller ekonomiska resurser tillgängliga för personer eller enheter som avses i punkt 1 b ska, i den mån det är tillämpligt på hamnmyndigheter, inte förhindra att avtal som ingåtts före dagen för detta besluts ikraftträdande fullgörs, fram till och med den 15 juli 2011, med undantag för avtal rörande olja, gas och raffinerade produkter.”

vara: ”2a. Förbudet mot att göra penningmedel, finansiella tillgångar eller ekonomiska resurser tillgängliga för personer eller enheter som avses i punkt 1 b ska, i den mån det är tillämpligt på hamnmyndigheter, inte förhindra att avtal som ingåtts före den 7 juli 2011 fullgörs, fram till och med den 15 juli 2011, med undantag för avtal rörande olja, gas och raffinerade produkter.”

PRENUMERATIONSPRISER 2011 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

Europeiska unionens officiella tidning, L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 100 euro per år
Europeiska unionens officiella tidning, L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på dvd	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
Europeiska unionens officiella tidning, L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	770 euro per år
Europeiska unionens officiella tidning, L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på dvd	22 officiella EU-språk	400 euro per år
Tillägg till *Europeiska unionens officiella tidning* (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, dvd, 1 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	300 euro per år
Europeiska unionens officiella tidning, C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

Europeiska unionens officiella tidning (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig dvd med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett ”meddelande till läsarna” i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

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

Via EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på http://europa.eu

Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV