

Gazzetta ufficiale

L 185

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

54° anno

15 luglio 2011

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010 ⁽¹⁾** 1
- ★ **Regolamento (UE) n. 678/2011 della Commissione, del 14 luglio 2011, che sostituisce l'allegato II e modifica gli allegati IV, IX e XI della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) ⁽¹⁾** 30
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 679/2011 della Commissione, del 14 luglio 2011, che modifica il regolamento (CE) n. 1974/2006 recante disposizioni di applicazione del regolamento (CE) n. 1698/2005 del Consiglio sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR)** 57
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 680/2011 della Commissione, del 14 luglio 2011, che fissa, per il 2011, i massimali di bilancio per alcuni regimi di sostegno diretto di cui al regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio** 62

- Regolamento di esecuzione (UE) n. 681/2011 della Commissione, del 14 luglio 2011, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

72

Prezzo: 4 EUR

(segue)

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

Regolamento di esecuzione (UE) n. 682/2011 della Commissione, del 14 luglio 2011, relativo ai dazi doganali minimi da stabilirsi per la prima gara parziale nell'ambito della procedura di gara indetta dal regolamento di esecuzione (UE) n. 634/2011 74

DECISIONI

2011/415/UE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 14 luglio 2011, che rettifica la direttiva 2010/19/UE che modifica, ai fini dell'adattamento al progresso tecnico nel settore dei dispositivi antispruzzi di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, la direttiva 91/226/CEE del Consiglio e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la modifica degli allegati della direttiva 2007/46/CE ⁽¹⁾ 76**

2011/416/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 14 luglio 2011, che approva taluni programmi modificati di eradicazione e di sorveglianza delle malattie degli animali e delle zoonosi per il 2011 e che modifica la decisione 2010/712/UE per quanto riguarda il contributo finanziario dell'Unione a determinati programmi approvati con tale decisione [notificata con il numero C(2011) 4993] 77**

Rettifiche

- ★ **Rettifica della decisione 2011/332/PESC del Consiglio, del 7 giugno 2011, che modifica la decisione 2011/137/PESC concernente misure restrittive in considerazione della situazione in Libia (GU L 149 dell'8.6.2011) 79**



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) N. 677/2011 DELLA COMMISSIONE

del 7 luglio 2011

recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo (regolamento quadro) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11,

visto il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo (regolamento sullo spazio aereo) ⁽²⁾, in particolare l'articolo 6,

considerando quanto segue:

- (1) L'obiettivo del regolamento (CE) n. 551/2004 è di sostenere la nozione di uno spazio aereo operativo maggiormente integrato nell'ambito della politica comune dei trasporti e di stabilire procedure comuni di configurazione, pianificazione e gestione che garantiscano lo svolgimento efficiente e sicuro della gestione del traffico aereo. Occorre che le funzioni di rete siano tese a sostenere iniziative a livello nazionale e a livello di blocchi funzionali di spazio aereo.
- (2) È necessario che le funzioni di rete siano un «servizio di interesse generale» per la rete del trasporto aereo europeo e contribuiscano allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo, garantendo il livello richiesto di funzionamento, compatibilità e coordinamento delle attività, ivi comprese le attività tese a ottimizzare l'uso di risorse limitate.
- (3) Occorre che la configurazione della rete europea delle rotte e il coordinamento delle risorse limitate in base al regolamento (CE) n. 551/2004 avvengano lasciando impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le esigenze degli stessi per quanto attiene all'ordine pubblico e alla sicurezza nazionale e in materia di difesa ai sensi del regolamento (CE) n. 549/2004.

- (4) La decisione n. 676/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa a un quadro normativo per la politica in materia di spettro radio nella Comunità europea (Decisione spettro radio) ⁽³⁾ istituisce un quadro politico e giuridico per l'area in questione.
- (5) È necessario istituire un organismo imparziale e competente (il gestore della rete) con la funzione di svolgere tutti i compiti necessari all'esecuzione delle funzioni di rete previste dal regolamento (CE) n. 551/2004.
- (6) Occorre che la rete di rotte europea miri a ottimizzare le rotte secondo una prospettiva «gate-to-gate» lungo tutte le fasi del volo, con particolare attenzione all'efficienza dello stesso e agli aspetti ambientali.
- (7) Viene riconosciuta l'attività dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) e di Eurocontrol nella progettazione delle rotte, nella frequenza e nella gestione dei codici dei transponder dei radar secondari di sorveglianza (SSR). È opportuno che tale attività costituisca la base da cui partire per l'ottimizzazione dello sviluppo e del funzionamento della rete a livello unionale.
- (8) Gli obblighi degli Stati membri nei confronti dell'ICAO relativamente alla progettazione delle rotte, alla frequenza e alla gestione dei codici dei transponder dei radar secondari di sorveglianza (SSR) vanno rispettati e attuati in modo più efficace per la rete sotto il coordinamento e con il sostegno del gestore della rete.
- (9) L'attribuzione dello spettro radio avviene nell'ambito dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT). Gli Stati membri hanno la responsabilità di evidenziare le rispettive esigenze di aviazione civile e conseguentemente utilizzare le risorse stanziare per il traffico aereo generale in maniera ottimale.
- (10) L'ICAO ha elaborato orientamenti relativi alle funzioni dei codici dei transponder SSR e di radio frequenza e gestisce un sistema di attribuzioni delle frequenze di registrazione a scopi generali di traffico aereo nella regione europea dell'ICAO, attualmente facilitato dall'attività di Eurocontrol.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

⁽³⁾ GU L 108 del 24.4.2002, pag. 1.

- (11) Il regolamento (CE) n. 551/2004 prevede l'approvazione di disposizioni di attuazione per il coordinamento e l'armonizzazione dei processi e delle procedure atti a migliorare l'efficienza della gestione delle frequenze aeronautiche, nonché di una funzione centrale per coordinare l'individuazione tempestiva e la risoluzione dei fabbisogni di frequenza a sostegno della configurazione e gestione della rete.
- (12) Poiché la gestione dei flussi del traffico aereo (*air traffic flow management*, ATFM) è parte integrante delle funzioni di rete, è necessario un opportuno rimando al regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo ⁽¹⁾.
- (13) Poiché l'efficienza della gestione della rete dipende dall'avvio immediato delle funzioni di rete, gli Stati membri hanno già incaricato Eurocontrol dell'esecuzione di misure di ATFM.
- (14) È utile incaricare un unico organismo del coordinamento delle diverse funzioni di rete per sviluppare funzioni di ottimizzazione coerenti a breve e lungo termine a livello di rete, in linea con gli obiettivi prestazionali. Le funzioni di rete vanno tuttavia svolte dal gestore della rete e a livello dei singoli Stati membri e di blocchi funzionali di spazio aereo in base alle responsabilità previste dal presente regolamento.
- (15) Occorre che il gestore della rete si occupi degli aspetti relativi ai piani di gestione del traffico aereo (ATM), delle azioni da essi previste e dei relativi risultati, a livello degli Stati membri e dei blocchi funzionali di spazio aereo, in particolare nei casi in cui si prevede che tali piani esercitino o possano esercitare effetti materiali sull'efficienza della rete.
- (16) Gli eventi legati all'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull nell'aprile 2010 hanno evidenziato la necessità di istituire un organismo centrale in grado di assumere il coordinamento nella gestione delle attività di attenuazione di tali effetti a livello locale, regionale e di rete per garantire una risposta tempestiva a eventuali situazioni di crisi future che possano ripercuotersi sull'aviazione.
- (17) È opportuno che vi sia coordinamento fra le funzioni di rete e le operazioni organizzate a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.
- (18) Vanno organizzate consultazioni efficaci con le parti interessate a livello nazionale, dei blocchi funzionali di spazio aereo e di rete.
- (19) Gli aeroporti, in quanto punti di ingresso e di uscita della rete, sono fondamentali per l'efficienza complessiva della rete, ed è pertanto necessario che le funzioni di rete si svolgano, mediante l'osservatorio dell'Unione sulla capacità aeroportuale, di concerto con i gestori aeroportuali che svolgono compiti di coordinatori di terra, con l'obiettivo di ottimizzare la capacità a terra e migliorare così la capacità complessiva della rete.
- (20) È necessario che l'esecuzione delle funzioni di rete non pregiudichi il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità ⁽²⁾.
- (21) Per garantire la dovuta efficacia delle operazioni militari, la cooperazione e il coordinamento dei settori dell'aviazione civile e militare sono estremamente importanti per il raggiungimento degli obiettivi previsti. Sebbene le decisioni relative al contenuto, al campo di applicazione o all'esecuzione delle operazioni e dell'addestramento militari eseguite nell'ambito del regime operativo di traffico aereo non rientrino nell'ambito di competenza dell'Unione, è importante coprire le interfacce fra tali operazioni e le attività previste dal presente regolamento a tutto vantaggio della sicurezza e dell'efficienza reciproca.
- (22) Occorre che l'esecuzione delle funzioni di rete non pregiudichi l'articolo 13 del regolamento (CE) n. 549/2004 che mira a salvaguardare interessi essenziali di sicurezza o difesa o l'applicazione di un uso flessibile dello spazio aereo ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 551/2004.
- (23) Occorre che le funzioni di rete si svolgano in un'ottica di ottimizzazione dei costi, in particolare evitando duplicazioni e permettendo così lo svolgimento di funzioni con un minore, o quantomeno non più elevato, dispendio di risorse finanziarie e umane negli Stati membri nell'ambito del presente regolamento, rispetto alla situazione antecedente alla nomina del gestore della rete.
- (24) Occorre che la Commissione garantisca l'opportuna sorveglianza del gestore della rete.
- (25) I requisiti di sicurezza delle funzioni di rete devono essere comparabili ai requisiti dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (l'Agenzia) in materia di sicurezza del traffico aereo. Occorre prevedere tali requisiti, accanto ai requisiti sulla sorveglianza della sicurezza.
- (26) È opportuno che i paesi terzi siano tenuti in considerazione e coinvolti nella definizione e attuazione delle funzioni di rete al fine di una dimensione paneuropea del cielo unico europeo.
- (27) Le funzioni di rete possono essere ampliate in linea con l'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004.
- (28) È necessario che le funzioni di rete si svolgano secondo specifici obiettivi prestazionali con la modifica del regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea ⁽³⁾. Tali obiettivi prestazionali possono essere ulteriormente sviluppati sulla base dell'esperienza pratica maturata con il sistema di prestazioni.

⁽¹⁾ GU L 80 del 26.3.2010, pag. 10.

⁽²⁾ GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1.

(29) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 691/2010.

(30) Le misure previste da tale regolamento sono in linea con l'opinione del comitato per il cielo unico,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento prevede norme dettagliate per l'attuazione delle funzioni di rete della gestione del traffico aereo (*air traffic management*, ATM) ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004, volte a permettere l'uso ottimale dello spazio aereo e assicurare che gli utenti dello stesso possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea.

2. Ai fini di gestione della rete, il presente regolamento si applica in particolare agli Stati membri, all'Agenzia europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia»), agli utenti dello spazio aereo, ai fornitori di servizi di navigazione aerea, ai gestori aeroportuali, ai coordinatori delle bande orarie e alle organizzazioni di operatori aeroportuali a livello nazionale e di blocchi funzionali di spazio aereo.

3. In conformità all'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 551/2004 e fatta salva la gestione degli aeromobili di Stato ai sensi dell'articolo 3 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale, il presente regolamento si applica allo spazio aereo nell'ambito delle regioni EUR e AFI dell'ICAO per il quale gli Stati membri sono responsabili.

4. In conformità all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 549/2004, il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di applicare misure di cui essi ravvisino la necessità per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza e difesa.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 549/2004.

In aggiunta, s'intende per:

- 1) «gestore aeroportuale»: l'«ente di gestione di un aeroporto» in base alla definizione di cui all'articolo 2, lettera j), del regolamento (CEE) n. 95/93;
- 2) «coordinatore delle bande orarie aeroportuali»: funzione prevista presso gli aeroporti coordinati in applicazione del regolamento (CEE) n. 95/93;
- 3) «configurazione dello spazio aereo»: processo teso a contribuire al raggiungimento degli obiettivi prestazionali relativi alla rete e al soddisfacimento delle esigenze degli utenti dello spazio aereo, nonché a garantire o accrescere il livello di sicurezza consolidato e ad aumentare la capacità dello spazio aereo e i risultati ambientali attraverso lo sviluppo e l'attuazione di capacità e tecnologie avanzate di navigazione, il miglioramento delle reti di rotta e della relativa settorizzazione, l'ottimizzazione delle strutture adibite allo spazio aereo e procedure di ATM di potenziamento della capacità;
- 4) «prenotazione dello spazio aereo»: volume definito di spazio aereo temporaneamente riservato per l'uso esclusivo o specifico di determinate categorie di utenti;
- 5) «restrizione dello spazio aereo»: volume definito di spazio aereo entro il quale è possibile condurre determinate attività pericolose per il traffico di aeromobili in orari specifici («area di pericolo»); in alternativa, spazio aereo posto al di sopra del territorio o delle acque territoriali di uno Stato, entro il quale il traffico di aeromobili è ristretto in presenza di determinate condizioni specifiche («area ristretta»); oppure, spazio aereo posto al di sopra del territorio o delle acque territoriali di uno Stato, entro il quale è vietato il traffico di aeromobili («area interdetta»);
- 6) «struttura di spazio aereo»: volume specifico di spazio aereo concepito per garantire l'utilizzo sicuro e ottimale degli aeromobili;
- 7) «utilizzo dello spazio aereo»: modalità secondo le quali lo spazio aereo viene utilizzato a fini operativi;
- 8) «rappresentante degli utenti dello spazio aereo»: qualsiasi soggetto fisico o giuridico che rappresenta gli interessi di una o più categorie di utenti che usufruiscono dei servizi di navigazione aerea;
- 9) «banda di frequenza per l'aviazione»: voce della tabella dei regolamenti radio per l'assegnazione delle frequenze dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT) relativa a una determinata banda di frequenza, nell'ambito della quale le frequenze vengono assegnate a fini di traffico aereo generale;
- 10) «settore ATC»: volume definito di spazio aereo sul quale un controllore associato esercita la propria responsabilità in materia di controllo del traffico aereo (*air traffic control*, ATC) in un dato periodo di tempo;
- 11) «rotta ATS»: parte specifica della struttura di spazio aereo concepita per incanalare i flussi di traffico necessari all'erogazione di servizi di traffico aereo (*air traffic services*, ATS);
- 12) «coordinamento civile-militare»: interazione fra le autorità e le componenti di gestione del traffico aereo civili e militari, necessaria a garantire un uso efficiente e armonioso dello spazio aereo;
- 13) «rotta condizionata (CDR)»: rotta ATS disponibile esclusivamente per la pianificazione e l'utilizzo a condizioni specifiche;
- 14) «processo decisionale in cooperazione»: processo nel quale le decisioni vengono assunte sulla base di un'attività costante di interazione e consultazione con gli Stati membri, i soggetti operativi interessati e altri attori, se del caso;
- 15) «crisi della rete»: stato di incapacità a fornire il livello richiesto di servizio di navigazione aerea che comporta una perdita importante di capacità della rete, o un grave squilibrio tra la capacità della rete e la domanda, o una grave lacuna nel flusso di informazioni in una o più parti della rete a causa di una situazione insolita e imprevista;

- 16) «piano di miglioramento della rete delle rotte europee»: piano sviluppato dal gestore della rete con il coordinamento dei soggetti operativi interessati, che comprende il risultato delle attività operative relativamente alla configurazione della rete di rotte a medio e lungo termine in linea con gli orientamenti del piano strategico della rete;
- 17) «spazio aereo con rotte libere»: spazio aereo specifico nell'ambito del quale gli utenti possono liberamente pianificare le proprie rotte tra un punto di ingresso e un punto di uscita, senza riferirsi alla rete di rotte ATS;
- 18) «attribuzione della frequenza»: autorizzazione, concessa da uno Stato membro, all'utilizzo di una radiofrequenza o di un canale in radiofrequenza a determinate condizioni;
- 19) «impatto sulla rete»: nell'ambito della funzione di radiofrequenza di cui all'allegato II, situazione in cui l'assegnazione di una radiofrequenza comporta il degrado, l'ostruzione o l'interruzione del funzionamento di una o più assegnazioni di radiofrequenze della rete, o compromette l'uso ottimale delle bande di frequenza dell'aviazione nell'ambito di applicazione del presente regolamento;
- 20) «opzioni di rotte multiple»: possibilità per l'utente dello spazio aereo di disporre di una o più opzioni di rotta all'interno della rete di rotte ATS;
- 21) «paesi terzi»: membri di Eurocontrol diversi dagli Stati membri dell'Unione, o che hanno concluso un accordo con l'Unione in materia di attuazione del cielo unico europeo o partecipano a un blocco funzionale di spazio aereo;
- 22) «gestore della rete»: organismo istituito ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004 e incaricato dello svolgimento delle mansioni previste da detto articolo e dal presente regolamento;
- 23) «piano operativo della rete»: piano sviluppato dal gestore della rete con il coordinamento dei soggetti operativi interessati per l'organizzazione delle attività operative a breve e a medio termine conformemente agli orientamenti previsti dal piano strategico della rete. Per la parte specifica della configurazione della rete delle rotte europee (*European route network design*, ERND), il piano operativo della rete comprende il piano di miglioramento della rete di rotte europee;
- 24) «piano strategico della rete»: piano sviluppato dal gestore della rete, conforme al piano di gestione del traffico aereo in Europa ATM (*European ATM Master plan*), in coordinamento degli Stati membri e dei soggetti operativi interessati, che definisce gli orientamenti per il funzionamento della rete e le sue prospettive a lungo termine;
- 25) «organizzazione operativa»: organizzazione responsabile dell'erogazione di servizi ingegneristici e tecnici a sostegno del traffico aereo e di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza;
- 26) «requisiti operativi»: requisiti di sicurezza, capacità ed efficienza della rete;
- 27) «soggetti operativi della rete»: utenti dello spazio aereo civili e militari, erogatori civili e militari di servizi di navigazione aerea, gestori aeroportuali, coordinatori delle bande orarie e organizzazioni di operatori aeroportuali ed eventuali ulteriori gruppi di soggetti interessati ritenuti di importanza per le singole funzioni;
- 28) «configurazione del settore»: schema che associa settori realizzati e collocati in modo ottimale per soddisfare i requisiti operativi e la disponibilità dello spazio aereo;
- 29) «rotta richiesta dall'utente»: rotta desiderata espressa dai gestori degli aeromobili in fase di configurazione dello spazio aereo per soddisfare le loro esigenze.

CAPO II

ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DELLE FUNZIONI DI RETE

Articolo 3

Istituzione di un gestore della rete

1. Ai fini dell'attuazione dei compiti necessari all'esecuzione delle funzioni di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004 e indicate negli allegati al presente regolamento, è prevista l'istituzione di un organismo imparziale e competente (il gestore della rete).

2. La durata del mandato del gestore della rete coincide con i periodi di riferimento del sistema di prestazioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 691/2010. Tale durata è sufficiente a permettere di sviluppare un relativo livello di maturità nell'efficacia di tali funzioni. Il mandato non è inferiore a due periodi di riferimento e può essere rinnovato.

3. La nomina del gestore della rete avviene mediante decisione della Commissione in seguito alla consultazione con il comitato per il cielo unico in conformità all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004 e in ogni caso non oltre tre mesi dall'adozione del presente regolamento. La decisione in oggetto comprende i termini e le condizioni della nomina, ivi compresi gli aspetti finanziari e le condizioni del ritiro della nomina stessa. La Commissione verifica la conformità di tali condizioni al termine di ciascun periodo di riferimento di cui al paragrafo 2.

4. Il gestore della rete è incaricato dello svolgimento delle seguenti funzioni:

- a) configurazione della rete di rotte europee, come previsto dall'allegato I;
- b) coordinamento delle risorse limitate, in particolare:
 - i) radiofrequenze entro le bande di frequenza per l'aviazione normalmente utilizzate dal traffico aereo generale, come previsto dall'allegato II;
 - ii) codici dei transponder dei radar secondari di sorveglianza (SSR), come previsto dall'allegato III.

La Commissione può decidere di integrare le mansioni del gestore della rete con ulteriori funzioni ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3 o dell'articolo 6, paragrafo 4, lettera c), del regolamento (CE) n. 551/2004.

5. Il gestore della rete svolge altresì funzioni ATFM in base all'articolo 6, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 551/2004 e al regolamento (UE) n. 255/2010.

Articolo 4

Compiti del gestore della rete

1. A sostegno dell'esecuzione delle funzioni di cui all'articolo 3, il gestore della rete svolge i seguenti compiti nell'ottica di un miglioramento continuo delle operazioni della rete nel cielo unico europeo e dunque di un contributo al miglioramento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione previsti nel regolamento (UE) n. 691/2010, in particolare:

- a) sviluppare, gestire e attuare un piano strategico della rete come specificato dall'articolo 5, in conformità al sistema di prestazioni previsto dal regolamento (UE) n. 691/2010 e dal piano di gestione del traffico aereo in Europa ATM (*European ATM Master plan*) e tenendo in considerazione i piani di navigazione aerea dell'ICAO;
- b) specificare nel dettaglio il piano strategico della rete attraverso un piano operativo della rete, come ulteriormente specificato nell'articolo 6, in particolare con l'intento di raggiungere gli obiettivi prestazionali relativi a un arco temporale compreso fra tre e cinque anni di natura annuale, stagionale, settimanale o giornaliera;
- c) sviluppare una configurazione della rete di rotte europee integrata, come previsto dall'allegato I;
- d) assolvere alla funzione centrale di coordinamento delle radiofrequenze, come previsto dall'articolo 6, paragrafo 4, lettera b), del regolamento (CE) n. 551/2004 e stabilito dall'allegato II del presente regolamento;
- e) coordinare il miglioramento del processo di attribuzione dei codici dei transponder dei radar secondari di sorveglianza (SSR), previsto dall'allegato III;
- f) organizzare la gestione e lo svolgimento delle funzioni ed eseguire in particolare gli obblighi previsti dall'unità centrale per la misura di gestione dei flussi del traffico aereo (ATFM);
- g) offrire un approccio consolidato e coordinato a tutte le attività di pianificazione e gestione della rete, comprese le attività di monitoraggio e miglioramento delle sue prestazioni complessive;
- h) offrire sostegno alla gestione delle crisi della rete;
- i) sostenere i diversi soggetti operativi interessati per quanto concerne gli obblighi loro spettanti e relativi alla messa a disposizione dei sistemi e delle procedure di servizi di gestione del traffico aereo/navigazione aerea (ATM/ANS) in linea con il piano di gestione del traffico aereo in Europa ATM (*European ATM Master plan*);
- j) offrire sostegno a enti incaricati delle inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile o dell'analisi delle circostanze in cui si verificano tali incidenti e inconvenienti, come richiesto da tali enti ai sensi del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾; e

k) garantire il coordinamento con altre regioni e paesi terzi che non partecipano alle attività del gestore della rete.

2. Il gestore della rete contribuisce all'attuazione del sistema di prestazioni in conformità al regolamento (UE) n. 691/2010.

3. Per assolvere a tali compiti, il gestore della rete garantisce:

- a) la disponibilità, il funzionamento e la condivisione di strumenti, processi e dati coerenti a sostegno del processo decisionale in cooperazione a livello di rete, ivi comprese le attività relative all'elaborazione del piano dei voli e ai sistemi di gestione dei dati, ma non limitatamente a tali attività;
- b) contatti facilitati e coordinamento fra soggetti operativi interessati e sostegno a tali soggetti nell'esecuzione e applicazione dei piani e delle relative misure di rete successive al processo decisionale in cooperazione;
- c) un'opportuna attività di coordinamento operativo, ottimizzazione, interoperabilità e interconnettività nell'ambito del proprio ambito di responsabilità;
- d) il coordinamento delle proposte di modifica dei documenti ICAO più adeguati, relativi alle funzioni di rete;
- e) conformemente all'articolo 20, l'attività di comunicazione di tutti gli aspetti relativi alle prestazioni operative, comprese le questioni legate alla scarsità di risorse;
- f) collegamenti idonei con altre modalità di trasporto.

4. A richiesta della Commissione o dell'Agenzia, il gestore della rete risponde a richieste specifiche di informazioni, consulenza, analisi o altri compiti accessori legati alle varie funzioni.

Articolo 5

Piano strategico della rete

1. Il gestore della rete sviluppa, gestisce e applica un piano strategico della rete che funga da strumento di orientamento della prospettiva di lungo periodo della rete e corrisponda al periodo di riferimento di cui all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 691/2010. Tale piano contiene il piano delle prestazioni e gli obiettivi per il periodo di riferimento successivo e offre una panoramica sui periodi di riferimento futuri.

2. Il piano strategico della rete contiene le informazioni di cui all'allegato IV.

3. L'obiettivo del piano strategico della rete è raggiungere gli obiettivi prestazionali per le funzioni di rete di cui al regolamento (UE) n. 691/2010.

⁽¹⁾ GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35.

4. Il piano strategico della rete è soggetto ad aggiornamenti, se del caso.

Articolo 6

Piano operativo della rete

1. Il gestore della rete sviluppa un piano operativo della rete con l'obiettivo di dare attuazione al piano strategico.
2. Il piano operativo della rete contiene le informazioni di cui all'allegato V.
3. Il piano operativo della rete prevede in particolare misure per il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione previsti dal regolamento (UE) n. 691/2010 relativi a un arco temporale compreso fra tre e cinque anni di natura annuale, stagionale, settimanale o giornaliera.
4. Il piano operativo della rete contempla requisiti in ambito militare, qualora previsto dagli Stati membri.
5. Il piano operativo della rete comprende il piano di miglioramento della rete delle rotte europee e l'equivalente piano per le radiofrequenze e i codici dei transponder SSR.
6. Il piano operativo della rete individua vincoli operativi, ostacoli, misure di miglioramento e soluzioni correttive o di attenuazione degli effetti.
7. I fornitori di servizi di navigazione aerea, i blocchi funzionali di spazio aereo e i gestori aeroportuali garantiscono che i rispettivi piani operativi siano in linea con il piano operativo della rete. Il gestore della rete garantisce la coerenza del piano operativo della rete.
8. Il piano operativo della rete è soggetto ad aggiornamenti regolari, che prendano in considerazione tutti i maggiori sviluppi in termini di necessità e requisiti delle funzioni di rete.

Articolo 7

Competenze del gestore della rete

1. Fatte salve le responsabilità degli Stati membri, nello svolgimento dei propri compiti il gestore della rete adotta misure singole che rappresentano il risultato del processo decisionale in cooperazione. Le parti interessate da tali misure provvedono poi a darne attuazione.
2. Qualora non sia consentito adottare tali misure singole a causa delle responsabilità degli Stati membri, il gestore della rete sottopone tale circostanza all'esame della Commissione.
3. Il gestore della rete raccomanda altresì misure relative ad altre questioni che si rivelino necessarie per garantire le prestazioni della rete.
4. Nell'ambito della propria area di competenza, il gestore della rete adotta misure tese a garantire il raggiungimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione di cui all'articolo 9 del regolamento (UE) n. 691/2010.
5. Il gestore della rete raccoglie, consolida e analizza tutti i dati principali individuati negli allegati da I a VI. Fornisce tali

dati alla Commissione, all'Agenzia o all'Organo di valutazione delle prestazioni previsto dal regolamento (UE) n. 691/2010, in base alle loro richieste.

Articolo 8

Relazioni con i soggetti operativi interessati

1. Per lo svolgimento dei propri compiti di monitoraggio e miglioramento delle prestazioni complessive della rete, il gestore della rete sviluppa gli opportuni accordi di lavoro previsti dall'articolo 15 con i soggetti operativi interessati.
2. I soggetti operativi interessati garantiscono la compatibilità delle misure attuate a livello locale e di blocchi funzionali di spazio aereo con le misure adottate a livello di rete attraverso il processo decisionale in cooperazione.
3. I soggetti operativi interessati forniscono al gestore della rete i dati pertinenti elencati negli allegati da I a VI, in osservanza di tutte le scadenze e dei requisiti di completezza o accuratezza concordati con il gestore della rete relativamente ai dati da trasmettere.
4. I soggetti operativi interessati dalle misure individuali adottate dal gestore della rete ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, possono richiedere di rivedere tali misure entro cinque giorni lavorativi dalla loro adozione. La richiesta di revisione non sospende l'applicazione delle singole misure.
5. Il gestore della rete conferma o modifica le misure interessate entro cinque giorni lavorativi o entro 48 ore in caso di crisi della rete.

Articolo 9

Relazioni con gli Stati membri

1. Nell'eseguire i compiti a esso assegnati, il gestore della rete tiene in debita considerazione le responsabilità degli Stati membri.
2. Gli Stati membri informano il gestore della rete qualora la loro sovranità o le loro responsabilità non consentano l'adozione delle singole misure di cui all'articolo 7, paragrafo 1.
3. Qualora gli Stati membri siano coinvolti in questioni operative legate alle funzioni di rete, entrano a far parte del processo decisionale in cooperazione e danno attuazione ai risultati concordati nell'ambito di tale processo a livello nazionale.

Articolo 10

Relazioni con i blocchi funzionali di spazio aereo

1. Gli Stati membri garantiscono la stretta collaborazione e il coordinamento fra il blocco funzionale di spazio aereo e il gestore della rete, ad esempio a livello di pianificazione strategica e gestione delle attività tattiche giornaliere, nonché gestione delle capacità.
2. Nell'intento di favorire l'interconnettività operativa fra i blocchi funzionali di spazio aereo, in collaborazione con essi il gestore della rete stabilisce i processi, le procedure e le interfacce armonizzati, comprese le modifiche relative alle attività del gestore della rete stesso.

3. Gli Stati membri che collaborano nell'ambito di un blocco funzionale di spazio aereo garantiscono la formulazione di opinioni consolidate in merito alle funzioni di rete.

4. I fornitori di servizi di navigazione aerea che collaborano nell'ambito di un blocco funzionale di spazio aereo garantiscono la formulazione di opinioni consolidate in merito alle questioni operative relative alle funzioni di rete.

5. Prima dell'istituzione di un blocco funzionale di spazio aereo, gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea collaborano per la formulazione di opinioni consolidate su aspetti relativi alle attività del gestore della rete.

Articolo 11

Cooperazione fra i settori civile e militare

1. Il gestore della rete garantisce che vengano posti in essere accordi adeguati per consentire e sostenere l'opportuno coordinamento con le autorità militari nazionali.

2. Gli Stati membri garantiscono un adeguato livello di coinvolgimento dei propri settori militari in tutte le attività relative alle funzioni di rete.

3. Gli Stati membri garantiscono un'adeguata rappresentanza dei fornitori militari di servizi di navigazione aerea e degli utenti militari dello spazio aereo nell'ambito di tutti gli accordi operativi di lavoro e di consultazione predisposti dal gestore della rete.

4. La progettazione della rete delle rotte europee avviene fatte salve eventuali prenotazioni o restrizioni di un dato volume di spazio aereo per l'uso esclusivo o specifico degli Stati membri. Il gestore della rete incoraggia e coordina la disponibilità di rotte condizionali attraverso tali aree in conformità al regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione⁽¹⁾.

Articolo 12

Requisiti generali delle funzioni di rete

Il gestore della rete garantisce il soddisfacimento dei requisiti generali delle funzioni di rete previsti dall'allegato VI. Tali requisiti si applicano a decorrere dalla data di adozione della decisione di nomina e vincolano il gestore della rete alla loro osservanza almeno per i dodici mesi successivi a tale data.

CAPO III

GESTIONE DELLE FUNZIONI DI RETE

Articolo 13

Processo decisionale in cooperazione

1. La gestione delle funzioni di rete avviene tramite un processo decisionale in cooperazione.

2. Un processo decisionale in cooperazione comprende:

- a) la procedura di consultazione di cui all'articolo 14;
- b) accordi di lavoro dettagliati e processi operativi di cui all'articolo 15.

3. Per l'adozione di misure relative alla gestione delle funzioni di rete e monitorare la loro efficacia, il gestore della rete istituisce un consiglio di gestione della rete, disciplinato dall'articolo 16.

4. Qualora le azioni del gestore della rete siano ostacolate da una o più parti, la questione viene sottoposta al consiglio di gestione della rete per consentirne la risoluzione.

Articolo 14

Procedura di consultazione

1. Viene predisposta una procedura per l'organizzazione di un'opportuna e regolare attività di consultazione degli Stati membri e dei soggetti operativi interessati.

2. La consultazione è incentrata sugli accordi dettagliati di lavoro previsti dall'articolo 15, dal piano strategico della rete, dal piano operativo della rete, dai progressi compiuti nell'attuazione di tali piani, dalle relazioni trasmesse alla Commissione e dalle relazioni sulle questioni operative, se del caso.

3. La procedura di consultazione può variare a seconda della natura delle singole funzioni di rete. È previsto il coinvolgimento degli Stati membri, qualora richiesto, al fine di garantire che gli aspetti normativi siano disciplinati.

4. Qualora i soggetti interessati non siano soddisfatti dell'esito della consultazione, per la risoluzione della questione si farà riferimento al corrispondente accordo di consultazione a livello della singola funzione. In caso di impossibilità a risolvere la questione a livello della singola funzione, la questione viene trasmessa al consiglio di gestione della rete per consentirne la risoluzione.

Articolo 15

Accordi di lavoro dettagliati e processi operativi

1. Il gestore della rete provvede a sviluppare accordi di lavoro dettagliati e processi operativi relativi agli aspetti di pianificazione e operativi, prendendo in esame in particolare la specificità e i requisiti delle singole funzioni di rete illustrate negli allegati da I a VI.

2. Il gestore della rete garantisce che gli accordi di lavoro dettagliati e i processi operativi contengano disposizioni in materia di notifica alle parti interessate coinvolte.

3. Gli accordi di lavoro dettagliati e i processi operativi in oggetto devono rispettare la separazione fra l'erogazione del servizio e le questioni normative e garantire il coinvolgimento degli Stati membri, qualora richiesto.

Articolo 16

Consiglio di gestione della rete

1. Il consiglio di gestione della rete è responsabile delle seguenti attività:

- a) approvazione del piano strategico della rete prima della sua adozione conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004;
- b) approvazione dei piani prestazionali da tre a cinque anni e del piano operativo della rete annuale;

⁽¹⁾ GU L 342 del 24.12.2005, pag. 20.

- c) approvazione dei processi decisionali cooperativi, dei processi di consultazione, nonché degli accordi di lavoro dettagliati e dei processi operativi relativi alle funzioni di rete, in seguito all'opinione positiva espressa dal comitato per il cielo unico;
- d) approvazione del regolamento di procedura della cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi (*European Aviation Crisis Coordination Cell, EACCC*) prevista dall'articolo 18, paragrafo 4, in seguito all'opinione positiva espressa dal comitato per il cielo unico;
- e) monitoraggio dei progressi compiuti nell'attuazione dei piani e gestione delle possibili differenze rispetto ai piani originari;
- f) monitoraggio delle procedure di consultazione dei soggetti operativi interessati;
- g) attività di monitoraggio relative alla gestione delle funzioni di rete;
- h) monitoraggio delle attività del gestore della rete relative alle crisi della rete;
- i) approvazione della relazione annuale di cui all'articolo 20. Tale relazione comprende le modalità di attuazione del piano strategico e del piano operativo della rete, ma non si limita a tali modalità;
- j) gestione di questioni irrisolte a livello di singola funzione di rete;
- k) valutazione della possibilità che il gestore della rete disponga di opportune competenze, risorse e dell'imparzialità necessarie a svolgere in modo indipendente i compiti assegnati, ivi comprese le misure di sicurezza, responsabilità ed emergenza;
- l) approvazione del bilancio annuale del gestore della rete, in seguito all'opinione positiva espressa dal comitato per il cielo unico;
- m) approvazione del proprio regolamento in seguito all'opinione positiva espressa dal comitato per il cielo unico;
- n) gestione di eventuali altre questioni individuate come importanti dal consiglio di gestione della rete.

2. Il consiglio di gestione della rete è composto dei seguenti membri aventi diritto di voto:

- a) un rappresentante dei fornitori di servizi di navigazione aerea per blocco funzionale di spazio aereo, già istituito o in fase di istituzione, per un numero totale di quattro voti per tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea;
- b) quattro rappresentanti degli utenti commerciali e non commerciali dello spazio aereo civile;
- c) due rappresentanti dei gestori aeroportuali;
- d) due rappresentanti del settore militare in qualità di fornitori di servizi di navigazione aerea e utenti dello spazio aereo.

3. Il consiglio di gestione della rete è altresì composto dai seguenti membri:

- a) un presidente nominato in base alla sua competenza ed esperienza tecniche su proposta della Commissione fra le proposte sottoposte dai membri del consiglio di gestione della rete aventi diritto di voto, e in seguito all'opinione positiva espressa dal comitato per il cielo unico;
- b) un rappresentante della Commissione;
- c) un rappresentante di Eurocontrol;
- d) un rappresentante del gestore della rete.

4. I membri possono avere un supplente.

5. I membri del consiglio di gestione della rete aventi diritto di voto vengono nominati sulla base delle proposte sottoposte dalle loro organizzazioni, in seguito all'opinione positiva espressa dal comitato per il cielo unico.

6. La Commissione ha la facoltà di nominare esperti indipendenti e di riconosciuta competenza nel settore in qualità di consulenti. Tali esperti siedono a titolo personale in rappresentanza di una vasta gamma di settori disciplinari che coprono i principali aspetti relativi alle funzioni di rete. Gli Stati partecipanti alle attività del gestore della rete propongono nominativi di candidati a tal fine.

7. I membri indicati al paragrafo 3, lettere a), b) e c), hanno la facoltà di respingere proposte che si ripercuotono sui seguenti ambiti:

- a) la sovranità e le responsabilità degli Stati membri, in particolare in materia di ordine pubblico, sicurezza pubblica e difesa, come previsto dall'articolo 13 del regolamento (CE) n. 549/2004;
- b) la compatibilità delle attività del consiglio di gestione della rete con i fini e gli obiettivi del presente regolamento di attuazione;
- c) imparzialità ed equità del consiglio di gestione della rete.

8. I documenti di cui al paragrafo 1 vengono adottati dal consiglio di gestione della rete con la maggioranza semplice dei suoi membri aventi diritto di voto.

9. In caso di impossibilità a risolvere le questioni di maggiore rilevanza per la rete il consiglio di gestione della rete sottopone la questione all'analisi della Commissione affinché possano essere intraprese ulteriori azioni. La Commissione provvede a informare il comitato per il cielo unico.

Articolo 17

Ruolo del comitato per il cielo unico

1. Il gestore della rete riferisce alla Commissione relativamente alle questioni normative; la Commissione ne informa a sua volta il comitato per il cielo unico.

2. Il comitato per il cielo unico esprime la propria opinione in merito alle seguenti questioni:

- a) nomina del gestore della rete;
- b) nomina del presidente del consiglio di gestione della rete;

- c) nomina dei membri con diritto di voto del consiglio di gestione della rete;
- d) regolamento di procedura interno del consiglio di gestione della rete;
- e) piano strategico della rete e, in particolare, obiettivi di tale piano in fase preliminare;
- f) bilancio annuale del gestore della rete;
- g) regolamento di procedura della cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi;
- h) processi decisionali cooperativi, processi di consultazione e accordi dettagliati di lavoro e processi operativi per le funzioni di rete.
3. Il comitato per il cielo unico può avvisare la Commissione in caso di impossibilità a risolvere questioni di primaria importanza da parte del consiglio di gestione della rete.

CAPO IV

GESTIONE DELLE CRISI DELLA RETE

Articolo 18

Istituzione della cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi

1. La gestione di crisi della rete è supportata dall'istituzione della cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi (*European Aviation Crisis Coordination Cell, EACCC*).
2. Fra i membri permanenti dell'EACCC sono da annoverare un rappresentante dello Stato membro che detiene la presidenza del Consiglio, un rappresentante della Commissione, un rappresentante dell'Agenzia, un rappresentante di Eurocontrol, un rappresentante del settore militare, un rappresentante dei fornitori di servizi di navigazione aerea, un rappresentante aeroportuale e un rappresentante degli utenti dello spazio aereo.
3. La partecipazione all'EACCC può essere di volta in volta estesa ad altri membri accogliendo esperti vari a seconda della natura della specifica crisi in questione.
4. L'EACCC predispone il proprio regolamento di procedura che deve essere adottato dal consiglio di gestione della rete.
5. Il gestore della rete mette a disposizione le richieste necessarie per l'istituzione e il funzionamento dell'EACCC.

Articolo 19

Responsabilità del gestore della rete e dell'EACCC

1. Il gestore della rete, di concerto con i membri EACCC, è responsabile dell'attivazione e della disattivazione dell'EACCC stessa.
2. Con il supporto dell'EACCC, il gestore della rete è responsabile delle seguenti mansioni:
- a) coordinamento della gestione della risposta in caso di crisi della rete in conformità al regolamento di procedura EACCC, che prevede una stretta collaborazione con strutture corrispondenti negli Stati membri;

- b) sostegno all'attivazione e al coordinamento di piani di emergenza a livello degli Stati membri;
- c) elaborazione di misure di attenuazione degli impatti a livello di rete per garantire una risposta tempestiva a tali situazioni di crisi della rete, allo scopo di proteggere e garantire il funzionamento continuativo e sicuro della rete stessa. A tal fine, il gestore della rete provvede a:
- i) monitorare in modo permanente la situazione della rete per accertare eventuali crisi della stessa;
- ii) garantire un'attività efficiente di gestione e comunicazione delle informazioni attraverso la diffusione di dati precisi, tempestivi e coerenti per promuovere l'applicazione di principi e processi di gestione del rischio nell'ambito dei processi decisionali;
- iii) facilitare la raccolta organizzata e il salvataggio centralizzato di tali dati;
- d) segnalazione, se del caso, alla Commissione, all'AESA o agli Stati membri di opportunità di ulteriore sostegno per mitigare gli effetti della crisi, ivi comprese opportunità di collegamento con gli operatori di altre modalità di trasporto che possono individuare e attuare soluzioni di trasporto intermodale;
- e) attività di monitoraggio e comunicazione sulla ripresa e la sostenibilità della rete.

CAPO V

MONITORAGGIO, COMUNICAZIONE E SORVEGLIANZA

Articolo 20

Monitoraggio e comunicazione

1. Il gestore della rete predispone un processo di monitoraggio continuo dei seguenti elementi:
- a) prestazioni operative della rete;
- b) misure intraprese e risultati ottenuti in termini di prestazioni da parte dei soggetti operativi interessati e degli Stati;
- c) efficacia ed efficienza di ciascuna delle funzioni contemplate dal presente regolamento.
2. Il monitoraggio continuo individua ogni possibile deviazione dal piano strategico e dal piano operativo della rete. I soggetti operativi interessati assistono il gestore della rete nell'attività, svolgendo alcuni compiti che comprendono in particolare la messa a disposizione dei dati.
3. Il gestore della rete trasmette alla Commissione e all'Agenzia una relazione annuale sulle misure intraprese nell'adempimento delle proprie mansioni. La relazione si incentra sulle singole funzioni e sulla situazione complessiva della rete ed è strettamente legata al contenuto del piano strategico e del piano operativo della rete stessa. La Commissione provvede a informare il comitato per il cielo unico.

Articolo 21

Sorveglianza del gestore della rete

La Commissione, supportata dall'Agenzia per le questioni relative alla sicurezza, garantisce la sorveglianza del gestore della rete, in particolare per quanto attiene ai requisiti previsti dal presente regolamento e dalle altre norme dell'Unione. La Commissione trasmette una relazione al comitato per il cielo unico con cadenza annuale o ogni qual volta vi sia una richiesta specifica in tal senso.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 22

Relazioni con i paesi terzi

I paesi terzi e i loro soggetti operativi interessati possono partecipare alle attività del gestore della rete.

Articolo 23

Finanziamento del gestore della rete

Gli Stati membri adottano le misure necessarie al finanziamento delle funzioni di rete affidate al gestore della rete sulla base delle tariffe di navigazione aerea. Il gestore della rete definisce i propri costi secondo principi di trasparenza.

Articolo 24

Responsabilità

Il gestore della rete ha posto in essere accordi tesi a disciplinare la responsabilità associata all'esecuzione dei propri compiti. Il metodo impiegato per fornire tale copertura è adeguato alla perdita potenziale e al danno in oggetto e prende in esame lo stato giuridico del gestore della rete, nonché il livello di copertura assicurativa commerciale disponibile.

Articolo 25

Revisione

La Commissione è tenuta a rivedere l'efficacia delle misure di attuazione delle funzioni di rete almeno entro il 31 dicembre 2013 e successivamente a intervalli regolari, prendendo in debita considerazione i periodi di riferimento per il sistema di prestazioni previsto dal regolamento (UE) n. 691/2010.

Articolo 26

Modifiche al regolamento (UE) n. 691/2010

Il regolamento (UE) n. 691/2010 viene modificato come segue:

- 1) all'articolo 3, paragrafo 3, viene aggiunta la seguente lettera m):
 - «m) la valutazione del piano prestazionale del gestore della rete, compresa la coerenza di tale piano con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.»;
- 2) viene inserito il seguente articolo 5 bis:

«Articolo 5 bis

Gestore della rete

1. Il gestore della rete nominato a norma dell'articolo 3 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione (*) svolge i seguenti compiti in relazione al sistema di prestazioni:

- a) sostegno alla Commissione consistente nella messa a disposizione di informazioni rilevanti per la predisposizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione prima dei periodi di riferimento e per l'attività di monitoraggio durante il periodo di riferimento. In particolare, il gestore della rete richiama l'attenzione della Commissione su ogni eventuale riduzione significativa e persistente delle prestazioni operative;
- b) ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 5, garantisce alla Commissione l'accesso a tutti i dati di cui all'allegato IV;
- c) sostegno agli Stati membri e ai fornitori di servizi di navigazione aerea nel raggiungimento dei propri obiettivi prestazionali durante i periodi di riferimento;
- d) elaborazione di un piano prestazionale che viene adottato nell'ambito del piano strategico della rete prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento. Tale piano prestazionale è pubblico e contiene le seguenti informazioni:
 - i) un obiettivo prestazionale ambientale coerente con l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'intero periodo di riferimento, con valori annui da utilizzarsi a fini di monitoraggio;
 - ii) un obiettivo prestazionale relativo ad altri ambiti chiave di prestazioni, coerente con l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'intero periodo di riferimento, con valori annui da utilizzarsi a fini di monitoraggio;
 - iii) una descrizione delle azioni previste per il raggiungimento degli obiettivi;
 - iv) indicatori essenziali di rendimento (*Key Performance Indicators*, KPI) e obiettivi ulteriori, se del caso o in seguito alla decisione della Commissione.

(*) GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1.».

- 3) Nell'articolo 17, viene inserito il seguente paragrafo 2 bis:

«2 bis. La Commissione provvede a monitorare l'attuazione del piano prestazionale del gestore della rete. Qualora gli obiettivi non vengano raggiunti durante il periodo di riferimento, la Commissione applica opportune misure di cui al piano prestazionale con l'intento di correggere la situazione. A tal fine, vanno utilizzati i valori annuali del piano prestazionale.»

- 4) Nell'allegato III, i paragrafi 3 e 4 vengono sostituiti come segue:

«3. Condizioni ambientali

Configurazione della rotta: non applicabile durante il primo periodo di riferimento. Nel corso del secondo periodo di riferimento, valutazione del processo sulla configurazione della rotta impiegata nel piano prestazionale e relativa coerenza con il processo di sviluppo del piano di miglioramento della rete delle rotte europee sviluppato dal gestore della rete.

4. Capacità

Livello di ritardo: confronto fra il livello atteso di un ritardo di rotta ATFM utilizzato nei piani prestazionali e il valore di riferimento ottenuto dal processo di pianificazione della capacità di Eurocontrol e nel piano operativo della rete del manager di rete.»

Articolo 27

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 7 luglio 2011.

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

LA FUNZIONE DELLA CONFIGURAZIONE DELLA RETE DELLE ROTTE EUROPEE (EUROPEAN ROUTE NETWORK DESIGN, ERND)

PARTE A

Obiettivo

1. La configurazione della rete delle rotte europee ha la funzione di:
 - a) elaborare un piano di miglioramento della rete delle rotte europee che garantisca la gestione sicura ed efficiente del traffico aereo e prenda in debita considerazione gli impatti sull'ambiente;
 - b) promuovere, nell'ambito del piano di miglioramento della rete delle rotte europee, lo sviluppo di una struttura di spazio aereo in grado di offrire il livello richiesto di sicurezza, capacità, flessibilità, capacità di reazione, prestazioni ambientali e costante disponibilità di servizi rapidi di navigazione aerea, tenendo in debita considerazione le esigenze di sicurezza e difesa; e
 - c) garantire l'interconnettività e l'interoperabilità della rete delle rotte europee nell'ambito della regione EUR dell'ICAO e delle regioni adiacenti all'ICAO.
2. Il processo decisionale in cooperazione è alla base dello sviluppo di un piano di miglioramento della rete delle rotte europee. Il piano di miglioramento della rete delle rotte europee rappresenta la parte ERND specifica del piano operativo della rete e contiene disposizioni dettagliate in materia di attuazione della parte dell'ERND del piano strategico della rete.
3. Gli Stati membri mantengono la propria responsabilità relativamente allo sviluppo dettagliato, all'approvazione e all'istituzione di strutture di spazio aereo per lo spazio aereo di loro competenza.

PARTE B

Principi di pianificazione

1. Fatti salvi la sovranità degli Stati membri sullo spazio aereo e i requisiti degli stessi in materia di ordine pubblico, sicurezza pubblica e difesa, il gestore della rete, gli Stati membri, i paesi terzi, gli utenti dello spazio aereo, i blocchi funzionali di spazio aereo e fornitori di servizi di navigazione aerea nell'ambito di tali blocchi o singolarmente sviluppano il piano di miglioramento della rete delle rotte europee mediante un processo decisionale in cooperazione, applicando al tempo stesso i principi di configurazione dello spazio aereo di cui al presente allegato. Il piano di miglioramento della rete delle rotte europee soddisfa gli obiettivi prestazionali previsti dal gestore della rete nel sistema di prestazioni.
2. Il processo decisionale in cooperazione è sostenuto da accordi di lavoro dettagliati permanenti, che il gestore della rete è tenuto a concludere a livello di esperti con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati. Gli accordi di consultazione vengono organizzati con una periodicità che riflette le esigenze della funzione di configurazione della rete delle rotte europee.
3. Per garantire un adeguato livello di connettività del piano di miglioramento della rete delle rotte europee, il gestore della rete e gli Stati membri coinvolgono paesi terzi nel processo decisionale in cooperazione ai sensi dell'articolo 22. Viene garantito un adeguato livello di cooperazione fra il gestore della rete e i suoi accordi di lavoro dettagliati a livello di esperti a sostegno dello sviluppo del piano di miglioramento della rete delle rotte europee e gli accordi di lavoro fra esperti dell'ICAO relativi ai miglioramenti nella rete delle rotte a livello di interfaccia.
4. Il piano di miglioramento della rete delle rotte europee è soggetto a revisione e riflette tutti gli elementi necessari a garantire che lo spazio aereo europeo sia concepito come entità unica e consenta il conseguimento di tutti gli obiettivi prestazionali applicabili.
5. Il piano comprende:
 - a) principi generali comuni, integrati da specifiche tecniche per la configurazione dello spazio aereo;
 - b) requisiti relativi allo spazio aereo militare;
 - c) una rete di rotte concordata a livello europeo e, laddove fattibile, una struttura di spazio aereo con rotte libere concepita per far fronte a tutti i requisiti degli utenti e dettagliata in modo tale da adattarsi a tutti i progetti di modifica dello spazio aereo;

- d) norme relative alla rete delle rotte e all'utilizzo dello spazio aereo con rotte libere e relativa disponibilità;
 - e) indicazioni sulla settorizzazione ATC raccomandata a sostegno della struttura di spazio aereo ATS da configurare, decidere e attuare da parte degli Stati membri;
 - f) orientamenti in materia di gestione dello spazio aereo;
 - g) un programma di sviluppo dettagliato;
 - h) il calendario relativo a un ciclo comune di pubblicazione e attuazione mediante il piano operativo della rete;
 - i) una panoramica sulla situazione della rete attuale e prevista, che comprenda le prestazioni attese sulla base di piani attuali e concordati per il futuro.
6. Il gestore della rete garantisce che saranno sottoscritti accordi adeguati relativi a tutte le attività per permettere il coordinamento fra il settore civile e militare nell'ambito del processo decisionale in cooperazione.
7. Il gestore della rete, gli Stati membri, i blocchi funzionali di spazio aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea nell'ambito dei blocchi funzionali di spazio aereo o singolarmente garantiscono l'integrazione coerente dei progetti relativi allo spazio aereo, concordati mediante il processo decisionale in cooperazione, nel piano di miglioramento della rete delle rotte europee.
8. Gli Stati membri e i blocchi funzionali di spazio aereo garantiscono che prima della loro attuazione i progetti di configurazione dello spazio aereo nazionali e funzionali compatibili e coerenti con il piano di miglioramento della rete delle rotte europee e vengano coordinati con il gestore della rete e con gli Stati da essi interessati.
9. I dati sulle modifiche ai progetti soggetti a verifica di compatibilità e che devono essere messi a disposizione del gestore della rete comprendono le seguenti modifiche, sebbene non siano limitate esclusivamente a esse:
- a) modifiche all'allineamento della rotta;
 - b) modifiche alla direzione della rotta;
 - c) modifiche allo scopo della rotta;
 - d) descrizione dello spazio aereo con rotte libere, comprese le relative norme di utilizzo di tale spazio;
 - e) norme relative all'utilizzo e alla disponibilità delle rotte;
 - f) modifiche del confine verticale o orizzontale del settore;
 - g) aggiunta o rimozione di punti significativi;
 - h) modifiche all'utilizzo dello spazio aereo transfrontaliero;
 - i) modifiche alle coordinate di punti significativi;
 - j) modifiche che influenzano il trasferimento dei dati;
 - k) modifiche che influenzano i dati della pubblicazione di informazioni aeronautiche (*aeronautical information publication*, AIP); e
 - l) modifiche agli accordi relativi alla configurazione e all'utilizzo dello spazio aereo.
10. Nell'ambito del presente allegato, il gestore della rete e gli Stati membri sviluppano, mediante il processo decisionale in cooperazione, proposte comuni di modifica dei documenti ICAO corrispondenti. In particolare, per le modifiche dei documenti ICAO relativi alle rotte ATS sui mari gli Stati membri applicano le procedure di coordinamento ICAO in vigore.
11. Attraverso il processo decisionale in cooperazione, il gestore della rete, gli Stati membri, gli utenti dello spazio aereo, i gestori aeroportuali, i blocchi funzionali di spazio aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea, nell'ambito dei blocchi funzionali di spazio aereo o singolarmente, sottopongono il piano di miglioramento della rete delle rotte europee a una revisione continua al fine di prendere in considerazione le nuove richieste relative allo spazio aereo o la modifica di richieste già inoltrate. Le autorità militari garantiscono un coordinamento continuo.

PARTE C

Principi di configurazione dello spazio aereo

1. Attraverso il processo decisionale in cooperazione, con lo sviluppo del piano di miglioramento della rete delle rotte europee, gli Stati membri, i paesi terzi, i blocchi funzionali di spazio aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea, nell'ambito dei blocchi funzionali di spazio aereo o singolarmente, sottoscrivono i seguenti principi relativi alla configurazione dello spazio aereo:
 - a) l'istituzione e la configurazione di strutture di spazio aereo si basano su requisiti operativi, indipendentemente dai confini dei blocchi di spazio aereo nazionali o funzionali o dai confini delle regioni di informazione di volo (*flight information region*, FIR) e non sono necessariamente associate al livello di divisione fra spazio aereo superiore e inferiore;
 - b) la configurazione delle strutture di spazio aereo è un processo trasparente che evidenzia le decisioni prese e le motivazioni che le hanno giustificate prendendo in considerazione i requisiti di tutti gli utenti e facendo al tempo stesso convergere gli aspetti legati alla sicurezza, alla capacità e all'ambiente prendendo in debita considerazione le esigenze di sicurezza militari e nazionali;
 - c) la domanda di traffico attuale e prevista per il futuro a livello di rete e locale e gli obiettivi prestazionali costituiscono le informazioni alla base del piano di miglioramento della rete delle rotte europee nell'ottica di soddisfare le esigenze dei flussi di traffico e degli aeroporti principali;
 - d) garantire connettività verticale e orizzontale, ivi compreso lo spazio aereo del terminal e la struttura di spazio aereo a livello di interfaccia;
 - e) possibilità per i voli di operare lungo le rotte richieste e i profili di volo richiesti nella fase di rotta del volo, o possibilmente il più vicino possibile ad essi;
 - f) accettazione della valutazione e del possibile sviluppo di tutte le proposte di strutture di spazio aereo, compreso lo spazio aereo con rotte libere, le opzioni di rotte multiple e le rotte condizionate (CDR), sottoposte dai soggetti interessati che dispongono di requisiti operativi nell'area in questione;
 - g) la configurazione di strutture di spazio aereo, compreso lo spazio aereo con rotte libere e i settori ATC, prendono in considerazione le strutture di spazio aereo esistenti o proposte concepite per attività che prevedono la prenotazione o la restrizione dello spazio aereo. A tale fine, vengono istituite solo le strutture conformi a una gestione flessibile dello spazio aereo (*flexible use of airspace*, FUA). Tali strutture devono raggiungere il livello massimo possibile di armonizzazione e coerenza su tutta la rete europea;
 - h) lo sviluppo della configurazione del settore ATC inizia con gli allineamenti di rotta o di flussi di traffico richiesti nell'ambito di un processo ripetitivo che è garanzia di compatibilità fra rotte o flussi e settori;
 - i) i settori ATC vanno configurati per permettere la realizzazione di configurazioni di settore che soddisfino i flussi di traffico e siano adattabili e commisurate a una domanda di traffico variabile;
 - j) gli accordi relativi all'erogazione di servizi vengono sottoscritti nei casi in cui per motivi operativi è necessario configurare settori ATC che travalichino i confini nazionali o dei blocchi funzionali di spazio aereo, o altresì i confini FIR.
2. Il gestore della rete, gli Stati membri, i blocchi funzionali di spazio aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea, nell'ambito dei blocchi funzionali di spazio aereo o singolarmente, garantiscono mediante il processo decisionale in cooperazione l'applicazione dei seguenti principi in relazione all'utilizzo e alla capacità di gestione dello spazio aereo:
 - a) le strutture di spazio aereo vengono pianificate con l'obiettivo di promuovere un utilizzo e una gestione flessibili e tempestivi dello spazio aereo relativamente a opzioni di rotta, flussi di traffico, sistemi di configurazione del settore e configurazione di altre strutture di spazio aereo;
 - b) le strutture di spazio aereo dovrebbero consentire la realizzazione di opzioni di rotta aggiuntive garantendone al tempo stesso la compatibilità (considerazioni sulla capacità e restrizioni relativamente alla configurazione del settore).

PARTE D

Monitoraggio costante degli obiettivi prestazionali raggiunti a livello di rete

1. Al fine di garantire regolari miglioramenti in termini di prestazioni, il gestore della rete in stretta collaborazione con gli Stati, i blocchi funzionali di spazio aereo e i soggetti operativi interessati effettua una regolare attività di revisione dell'efficacia delle strutture di spazio aereo realizzate.

2. Tale revisione contempla le seguenti attività, tuttavia non limitatamente a esse:

- a) evoluzione della domanda di traffico;
 - b) prestazioni in termini di capacità ed efficienza del volo e vincoli a livello degli Stati membri, dei blocchi funzionali di spazio aereo o di rete;
 - c) valutazione degli aspetti legati all'utilizzo dello spazio aereo dal punto di vista sia civile, sia militare;
 - d) valutazione della settorizzazione e delle configurazioni di settore impiegate;
 - e) valutazione dell'integrità e della continuità delle strutture di spazio aereo; e
 - f) trasmissione di informazioni alla Commissione, nei casi in cui le misure correttive richieste esulano dal campo di applicazione delle competenze dei gestori della rete.
-

ALLEGATO II

LA FUNZIONE DI RADIOFREQUENZA

PARTE A

Requisiti per l'esecuzione della funzione

1. Gli Stati membri nominano un individuo, un'autorità o un'organizzazione competente in qualità di gestore delle frequenze nazionali. Tale soggetto ha la responsabilità di garantire che le attribuzioni delle frequenze vengano effettuate, modificate e rilasciate in conformità al presente regolamento. Gli Stati membri notificano alla Commissione e al gestore della rete il nome e l'indirizzo di tale soggetto non oltre quattro mesi dopo l'adozione del presente regolamento.
2. Il gestore della rete predispose e coordina gli aspetti strategici relativi allo spettro a livello della rete, che devono essere opportunamente documentati all'interno del piano strategico e del piano operativo della rete. Il gestore della rete supporta la Commissione e gli Stati membri nella predisposizione di posizioni comuni in materia di aviazione per i contributi coordinati degli Stati membri a *fora* internazionali, in particolare alla Conferenza europea delle amministrazioni delle poste e telecomunicazioni (*European Conference of Postal and Telecommunications Administrations*, CEPT) e all'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT).
3. Su richiesta dei gestori delle frequenze nazionali, il gestore della rete intraprende azioni con la Commissione e il CEPT per far fronte alle eventuali preoccupazioni di altri settori industriali.
4. I gestori delle frequenze nazionali riferiscono al gestore della rete eventuali casi di interferenze radio che possano avere effetti sulla rete aeronautica europea. Il gestore della rete provvede a registrare i casi in cui tali interferenze si verificano e sostiene le azioni che ne consentono la valutazione. Su richiesta dei gestori delle frequenze nazionali, il gestore della rete coordina o fornisce il sostegno necessario a risolvere o attenuare gli effetti di tali casi, anche tramite azioni che coinvolgono la Commissione e il CEPT.
5. Il gestore della rete sviluppa e gestisce un registro centrale concepito per il salvataggio di tutti i dati relativi alle assegnazioni di radiofrequenze, come descritto al punto 14.
6. Il registro centrale viene utilizzato dagli Stati membri per adempiere ai rispettivi obblighi di registrazione delle assegnazioni delle frequenze nei confronti dell'ICAO.
7. Il gestore della rete e i gestori delle frequenze nazionali sviluppano e promuovono ulteriormente le procedure di gestione delle frequenze, i criteri di pianificazione, le serie di dati e i processi per ottimizzare l'utilizzo e l'occupazione dello spettro radio da parte del traffico aereo generale. Su richiesta degli Stati membri, il gestore della rete propone tali frequenze dello spettro radio a livello regionale.
8. In caso di richiesta di assegnazione di una frequenza, il richiedente inoltra una richiesta al competente gestore delle frequenze nazionali, contenente tutti i dati e le motivazioni della richiesta stessa.
9. I gestori delle frequenze nazionali e il gestore della rete valutano le richieste di assegnazione di frequenze e le classificano in ordine di priorità sulla base dei requisiti operativi e dei criteri concordati. Inoltre, il gestore della rete in collaborazione con i gestori delle frequenze nazionali provvede a valutare il loro impatto sulla rete. Il gestore della rete definisce tali criteri sulla base di consultazioni con i gestori delle frequenze nazionali entro 12 mesi dall'adozione del presente regolamento e provvede alla loro gestione e al loro aggiornamento successivi, se del caso.
10. Qualora si registri un impatto sulla rete, il gestore della rete identifica le frequenze più adatte a soddisfare la richiesta. A tal fine, prende in considerazione i seguenti requisiti:
 - a) necessità di fornire servizi sicuri di comunicazione, navigazione e legati alle infrastrutture di sorveglianza;
 - b) necessità di ottimizzare l'utilizzo di risorse di spettro radio finite;
 - c) necessità di avere a disposizione un accesso economico, equo e trasparente allo spettro radio;
 - d) requisiti operativi del richiedente e dei soggetti operativi interessati;
 - e) domanda futura prevista di spettro radio;
 - f) disposizioni contenute nel manuale di gestione delle frequenze europee dell'ICAO.

11. Qualora non si registri alcun impatto sulla rete, il gestore della rete identifica le frequenze più adatte a soddisfare la richiesta. A tal fine, prende in considerazione i requisiti del punto 10.
12. In caso di impossibilità di soddisfare una richiesta, i gestori delle frequenze nazionali possono richiedere al gestore della rete di effettuare la ricerca di una frequenza specifica. Per individuare una soluzione per i gestori delle frequenze nazionali, il gestore della rete, con il loro sostegno, può condurre un'analisi specifica della situazione relativa all'utilizzo delle frequenze nell'area geografica interessata.
13. Il gestore delle frequenze nazionali assegna le frequenze più adatte individuate secondo le modalità descritte ai punti 10, 11 o 12.
14. Il gestore delle frequenze nazionali provvede a registrare ciascuna frequenza assegnata nel registro centrale indicando le seguenti informazioni:
 - a) dati definiti nel manuale di gestione delle frequenze europee dell'ICAO, comprendenti le principali informazioni tecniche e operative relative;
 - b) ulteriori dati richiesti in base al punto 7;
 - c) descrizione dell'utilizzo operativo dell'assegnazione di frequenza;
 - d) recapiti del soggetto operativo interessato che utilizza la frequenza assegnata.
15. Nell'assegnare la frequenza al richiedente, il gestore delle frequenze nazionali indica altresì quali sono le condizioni per l'uso della frequenza assegnata. Tali condizioni specificano quanto meno che la frequenza assegnata:
 - a) mantiene la propria validità per l'intero periodo di utilizzo per soddisfare i requisiti operativi descritti dal richiedente;
 - b) può essere soggetta a una richiesta di variazione di frequenza e tale variazione deve essere attuata entro un determinato arco temporale;
 - c) è soggetta a modifica al variare dell'utilizzo operativo descritto dal richiedente.
16. Il gestore delle frequenze nazionali garantisce che a ogni variazione, modifica o rilascio di frequenza richieste verrà dato seguito entro l'arco temporale concordato e che il registro verrà aggiornato di conseguenza. Il gestore delle frequenze nazionali adduce al gestore della rete un'opportuna giustificazione nei casi in cui tali azioni non possono essere eseguite.
17. I gestori delle frequenze nazionali garantiscono che i dettagli operativi, tecnici e amministrativi di cui al punto 14 di tutte le frequenze assegnate utilizzate nell'ambito della rete di aviazione europea saranno disponibili nel registro centrale entro il 31 dicembre 2011.
18. Il gestore della rete e i gestori delle frequenze nazionali conducono un'attività di monitoraggio e valutazione delle bande di frequenza dell'aviazione e delle frequenze assegnate secondo procedure trasparenti per garantirne un utilizzo corretto ed efficiente. Il gestore della rete definisce tali procedure sulla base di consultazioni con i gestori delle frequenze nazionali entro 12 mesi dall'adozione del presente regolamento e provvede alla loro gestione e al loro aggiornamento successivi, qualora necessario. In particolare, il gestore della rete individua ogni eventuale discrepanza fra il registro centrale, lo scopo operativo e l'utilizzo effettivo delle frequenze assegnate. Il gestore della rete segnala tali discrepanze al gestore delle frequenze nazionali nell'intento di trovare loro soluzione entro un determinato periodo di tempo.
19. Il gestore della rete garantisce la disponibilità di strumenti comuni a sostegno delle attività centrali e nazionali di pianificazione, coordinamento, registrazione, auditing e ottimizzazione. In particolare, tali strumenti vengono sviluppati per promuovere l'analisi dei dati del registro centrale allo scopo di monitorare l'efficienza della funzione e configurare e attuare il processo di ottimizzazione delle frequenze di cui al punto 7.

PARTE B

Requisiti per l'organizzazione della funzione

1. Il processo decisionale in cooperazione fra i gestori delle frequenze nazionali e il gestore della rete si basa su accordi soggetti all'approvazione del consiglio di gestione della rete, ai sensi dell'articolo 16 del presente regolamento, dopo il parere favorevole del comitato per il cielo unico ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004.

2. Qualora vi sia disaccordo relativamente agli accordi di cui al paragrafo 1, parte B, del presente allegato, il gestore della rete o gli Stati membri interessati sottopongono la questione all'attenzione della Commissione affinché possano essere adottate le opportune misure. La Commissione agisce in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004.
 3. Gli accordi specificano almeno quanto segue:
 - a) i criteri applicati per la valutazione dei requisiti operativi e il relativo ordine di priorità;
 - b) periodi di tempo minimi per il coordinamento di assegnazioni di radiofrequenze nuove o modificate;
 - c) meccanismi tesi a garantire il raggiungimento dei principali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione da parte del gestore della rete e dei gestori delle frequenze nazionali;
 - d) garanzia del fatto che le procedure, i criteri e i processi avanzati di gestione delle frequenze non si ripercuotano negativamente su quelli applicati da altri paesi nel contesto delle procedure regionali ICAO;
 - e) requisiti tesi a garantire che le opportune consultazioni relative agli accordi di gestione nuovi o modificati siano condotte dagli Stati membri con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati a livello nazionale ed europeo.
 4. Gli accordi iniziali per il coordinamento delle radiofrequenze sono interamente compatibili con gli accordi già esistenti. Gli sviluppi di tali accordi sono definiti in collaborazione con i gestori delle frequenze nazionali e consentono di ridurre sovrapposizioni e duplicazioni, qualora ciò risulti più pratico.
 5. Il coordinamento in materia di utilizzo strategico e tattico delle radiofrequenze con i paesi confinanti non coinvolti nelle attività del gestore della rete avviene sulla base degli accordi di lavoro regionali dell'ICAO. Ciò avviene attraverso forme tese a consentire l'accesso di tali paesi ai servizi del gestore della rete.
 6. Il gestore della rete e i gestori delle frequenze nazionali concordano sulle priorità generali relativamente alla funzione di miglioramento della configurazione e del funzionamento della rete di aviazione europea. Tali priorità sono documentate in una sezione dedicata alle frequenze del piano strategico e del piano operativo della rete, realizzata con la consultazione dei soggetti interessati. L'individuazione delle priorità può riguardare in particolare bande, aree e servizi specifici.
 7. Gli Stati membri garantiscono che l'utilizzo delle bande di frequenza per l'aviazione da parte di utenti militari venga opportunamente coordinato con i gestori delle frequenze nazionali e il gestore della rete.
-

ALLEGATO III

LA FUNZIONE DEI CODICI DEI TRANSPONDER

PARTE A

Requisiti per la funzione dei codici dei transponder

1. Tale funzione presenta i seguenti obiettivi:
 - a) rafforzare il processo di attribuzione dei codici mediante l'assegnazione di ruoli e responsabilità chiari a tutti i soggetti interessati, laddove le prestazioni generali della rete siano al centro delle modalità di attribuzione dei codici;
 - b) aumentare la trasparenza nell'attribuzione dei codici e nel loro utilizzo effettivo, consentendo in questo modo una migliore valutazione dell'efficienza complessiva della rete;
 - c) sotto forma di principi sanciti tramite regolamento, offrire la base normativa che consenta una migliore applicazione e sorveglianza.
2. I codici dei transponder SSR vengono attribuiti dal gestore della rete agli Stati membri e ai fornitori di servizi di navigazione aerea secondo modalità che consentono di ottimizzare la loro distribuzione sicura ed efficiente, prendendo in considerazione i seguenti aspetti:
 - a) i requisiti operativi di tutti i soggetti operativi interessati;
 - b) i livelli effettivi e previsti di traffico aereo;
 - c) l'uso richiesto dei codici dei transponder SSR in conformità alle corrispondenti disposizioni del piano regionale di navigazione aerea della regione europea, del documento di attuazione delle agevolazioni e dei servizi e degli orientamenti dell'ICAO.
3. Un elenco relativo ai codici dei transponder SSR attribuiti recante descrizione delle attribuzioni complete e aggiornate dei codici SSR nello spazio aereo secondo l'articolo 1, paragrafo 3, è messo a disposizione in qualsiasi momento agli Stati membri, ai fornitori di servizi di navigazione aerea e ai paesi terzi da parte del gestore della rete.
4. Il gestore della rete provvede all'attuazione di un processo formale per l'istituzione, la valutazione e il coordinamento dei requisiti per le attribuzioni dei codici dei transponder SSR, prendendo in considerazione tutti gli utilizzi civili e militari richiesti dei codici dei transponder SSR.
5. Il processo formale descritto al punto 4 deve indicare come minimo le procedure, i periodi di tempo e gli obiettivi prestazionali più importanti concordati per il completamento delle seguenti attività:
 - a) presentazione di richieste di attribuzione di codici dei transponder SSR;
 - b) valutazioni di richieste di attribuzione di codici dei transponder SSR;
 - c) coordinamento delle modifiche proposte alle attribuzioni di codici dei transponder SSR con gli Stati membri e i paesi terzi in conformità ai requisiti previsti dalla parte B;
 - d) audit periodico delle attribuzioni dei codici SSR e delle relative esigenze nell'ottica di ottimizzare la situazione, ivi comprese misure di rinnovata attribuzione di codici già assegnati;
 - e) modifica, approvazione e distribuzione periodiche dell'elenco delle attribuzioni dei codici dei transponder SSR di cui al punto 3;
 - f) notifica, valutazione e risoluzione di conflitti non pianificati fra le attribuzioni di codici dei transponder SSR;
 - g) notifica, valutazione e risoluzione di attribuzioni sbagliate di codici dei transponder SSR rilevati ai controlli sulle modalità di conservazione dei codici;
 - h) notifica, valutazione e risoluzione di conflitti non pianificati fra le attribuzioni di codici dei transponder SSR;
 - i) messa a disposizione di dati e informazioni in base ai requisiti previsti dalla parte C.

6. Le richieste relative alle attribuzioni dei codici dei transponder SSR ricevute nell'ambito del processo descritto al punto 4 vengono verificate dal gestore della rete in merito alla loro conformità ai requisiti di processo ai fini delle convenzioni in materia di formato e di dati, completezza, accuratezza, tempestività e motivazione.
7. Gli Stati membri garantiscono che i codici dei transponder SSR vengono assegnati agli aeromobili in base all'elenco di attribuzione dei codici dei transponder SSR di cui al punto 3.
8. Il gestore della rete gestisce per conto degli Stati membri e dei fornitori di servizi di navigazione aerea un sistema centralizzato di attribuzione e gestione dei codici dei transponder SSR per il traffico aereo generale.
9. Il gestore della rete applica le procedure e gli strumenti per il controllo e la valutazione dell'uso effettivo dei codici dei transponder SSR da parte degli Stati membri e dei fornitori di servizi di navigazione aerea.
10. I piani e le procedure vengono concordati fra il gestore della rete, gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea per sostenere l'analisi e l'individuazione periodiche dei requisiti futuri dei codici dei transponder SSR. Tale analisi comprende l'individuazione dei potenziali impatti in termini di prestazioni causati da eventuali conflitti previsti nelle attribuzioni dei codici dei transponder SSR.
11. Vengono elaborati e gestiti manuali operativi contenenti le istruzioni e le informazioni necessarie a consentire lo svolgimento delle funzioni di rete in linea con i requisiti del presente regolamento. Tali manuali operativi vengono distribuiti e gestiti in linea con appropriati processi di qualità e di gestione della documentazione.

PARTE B

Requisiti relativi al meccanismo di consultazione specifico

1. Il gestore della rete predispone un meccanismo dedicato di coordinamento e consultazione degli accordi dettagliati di attribuzione dei codici dei transponder SSR. Tale meccanismo:
 - a) garantisce che sia preso in considerazione l'impatto dell'utilizzo dei codici dei transponder SSR nei paesi terzi in seguito alla partecipazione di questi agli accordi di lavoro per la gestione dei codici dei transponder SSR previsti dalle corrispondenti disposizioni del piano regionale di navigazione aerea della regione europea, del documento di attuazione delle agevolazioni e dei servizi e degli orientamenti dell'ICAO;
 - b) garantisce che l'elenco delle attribuzioni dei codici dei transponder SSR di cui al punto 3 della parte A sia compatibile con il piano di gestione dei codici previsto nelle corrispondenti disposizioni del piano regionale di navigazione aerea della regione europea, del documento di attuazione delle agevolazioni e dei servizi e degli orientamenti dell'ICAO;
 - c) specifica i requisiti tesi a garantire che siano condotte opportune consultazioni su accordi relativi alla gestione dei codici dei transponder SSR nuovi o modificati con gli Stati membri interessati;
 - d) specifica i requisiti tesi a garantire che gli Stati membri conducano opportune consultazioni su accordi relativi alla gestione dei codici dei transponder SSR nuovi o modificati con tutti i soggetti interessati a livello nazionale;
 - e) garantisce il coordinamento con i paesi terzi sull'utilizzo dei codici dei transponder SSR attraverso gli accordi di lavoro per la gestione dei codici dei transponder SSR previsti dalle corrispondenti disposizioni del piano regionale di navigazione aerea della regione europea, del documento di attuazione delle agevolazioni e dei servizi e degli orientamenti dell'ICAO;
 - f) specifica dei periodi di tempo minimi per il coordinamento e la consultazione di attribuzioni dei codici dei transponder SSR nuove o modificate;
 - g) garantisce che le modifiche all'elenco delle attribuzioni dei codici dei transponder SSR siano soggette all'approvazione degli Stati membri interessati da tali modifiche;
 - h) specifica che i requisiti tesi a garantire che le modifiche all'elenco dei codici dei transponder SSR siano comunicate a tutti i soggetti interessati subito dopo l'approvazione dell'elenco stesso, fatte salve le procedure nazionali di comunicazione e informazione relativamente all'utilizzo dei codici dei transponder SSR da parte delle autorità militari.
2. Il gestore della rete, in collaborazione con le autorità militari nazionali, garantisce che saranno intraprese le misure necessarie per accertare che l'attribuzione e l'utilizzo dei codici dei transponder SSR per usi militari non abbia effetti pregiudizievoli sulla sicurezza o sul flusso efficiente del traffico aereo generale.

PARTE C

Requisiti relativi alla messa a disposizione dei dati

1. Le richieste relative alle attribuzioni nuove o modificate dei codici dei transponder SSR sono conformi alle convenzioni in materia di formato e di dati, nonché ai requisiti di completezza, accuratezza, tempestività e motivazione del processo di cui al punto 4 della parte A.
 2. I dati e le informazioni seguenti vengono forniti dagli Stati membri al gestore della rete, su richiesta di questi, entro i periodi di tempo concordati previsti dal gestore della rete per facilitare l'attuazione della funzione di rete relativa ai codici dei transponder SSR:
 - a) un registro aggiornato sull'attribuzione e l'utilizzo dei codici dei transponder SSR nella rispettiva area di responsabilità, soggetto ai vincoli di sicurezza relativi alla completa divulgazione di attribuzioni di codici militari non utilizzati per il traffico aereo generale;
 - b) documento di prova a dimostrazione del fatto che le attribuzioni esistenti e richieste di codici dei transponder SSR rappresentano il minimo necessario per far fronte ai requisiti operativi;
 - c) dettagli di attribuzioni di codici dei transponder SSR non più necessarie a fini operativi e che possono essere rilasciate per nuove attribuzioni di codici all'interno della rete;
 - d) relazioni relative a eventuali conflitti non pianificati nell'ambito delle attribuzioni di codici dei transponder SSR;
 - e) dettagli di eventuali modifiche nella pianificazione dell'installazione o nello stato operativo dei sistemi o delle loro parti che possono ripercuotersi sull'attribuzione di codici dei transponder SSR ai voli.
 3. I dati e le informazioni seguenti vengono messi a disposizione dai fornitori di servizi di navigazione aerea al gestore della rete, su richiesta di questi, entro i periodi di tempo concordati previsti dal gestore della rete per facilitare l'attuazione della funzione di rete relativa ai codici dei transponder SSR:
 - a) relazioni di posizione relative al sistema avanzato di gestione tattica dei flussi con l'indicazione delle attribuzioni dei codici dei transponder SSR per il traffico aereo generale per voli effettuati secondo le regole del volo strumentale (*instrument flight rules*, IFR); e
 - b) relazioni su eventuali conflitti o pericoli reali non pianificati causati da un'effettiva attribuzione di codici di transponder SSR operativa, ivi comprese informazioni sul modo in cui il conflitto in oggetto è stato risolto.
 4. Le risposte da parte degli Stati membri e dei fornitori di servizi di navigazione aerea sul coordinamento delle modifiche proposte alle attribuzioni di codici dei transponder SSR e degli aggiornamenti dell'elenco relativo a tali attribuzioni devono come minimo:
 - a) individuare se sono previsti eventuali conflitti o pericoli fra le attribuzioni dei codici dei transponder SSR;
 - b) confermare se vi saranno effetti pregiudizievoli sui requisiti operativi o l'efficienza;
 - c) confermare che le modifiche alle attribuzioni dei codici dei transponder SSR possano essere attuate conformemente ai periodi temporali richiesti.
-

ALLEGATO IV

STRUTTURA DEL PIANO STRATEGICO DELLA RETE

Il piano strategico della rete si basa sulla seguente struttura:

1. INTRODUZIONE

1.1. Campo di applicazione del piano strategico della rete (geografico e temporale).

1.2. Preparazione del piano e processo di convalida.

2. CONTENUTO GENERALE E REQUISITI

2.1. Descrizione della situazione della rete attuale e prevista per il futuro, con una panoramica sulla configurazione della rete delle rotte europee (*European route network design*, ERND), la misura di gestione dei flussi del traffico aereo (*Air traffic flow management*, ATFM), gli aeroporti e le risorse limitate.

2.2. Sfide e opportunità legati alla tempistica del piano (con previsioni sulla domanda di traffico e dati sugli sviluppi a livello internazionale).

2.3. Obiettivi prestazionali e requisiti industriali espressi dai diversi soggetti interessati e obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

3. VISIONE STRATEGICA

3.1. Descrizione della strategia di sviluppo ed evoluzione della rete per il conseguimento degli obiettivi prestazionali e dei requisiti industriali.

3.2. Conformità al sistema prestazionali.

3.3. Conformità al piano di gestione del traffico aereo in Europa ATM (*European ATM Master plan*).

4. OBIETTIVI STRATEGICI

4.1. Descrizione degli obiettivi strategici della rete:

— che comprende gli aspetti legati alla cooperazione dei soggetti operativi interessati relativamente ai loro ruoli e responsabilità,

— che indica il modo in cui gli obiettivi strategici soddisfano i requisiti,

— che individua le modalità di misurazione dei progressi compiuti verso il raggiungimento di tali obiettivi,

— che indica il modo in cui gli obiettivi strategici eserciteranno il proprio impatto sul settore e gli altri ambiti interessati.

5. PIANO DI PRESTAZIONE

Il piano di prestazione si basa sulla seguente struttura:

1. Introduzione

1.1. Descrizione della situazione (campo di applicazione del piano, funzioni ricoperte, ecc.).

1.2. Descrizione dello scenario macroeconomico per il periodo di riferimento che comprende ipotesi globali (previsioni di traffico, ecc.).

1.3. Descrizione del risultato della consultazione delle parti interessate nella preparazione del piano di prestazione (principali questioni sollevate dai partecipanti e se possibile compromessi adottati).

2. Obiettivi prestazionali a livello di gestore della rete

2.1. Gli obiettivi prestazionali per ogni settore essenziale di prestazione, stabiliti con riferimento ad ogni indicatore essenziale di prestazione, per l'intero periodo di riferimento, con valori annuali da utilizzare a fini di monitoraggio e incentivazione.

2.2. Descrizione e spiegazione del contributo e dell'impatto degli obiettivi prestazionali del gestore della rete sugli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

3. Contributo di ciascuna funzione
 - 3.1. Obiettivi prestazionali individuali per ciascuna funzione (ATFM, ERND, codici dei transponder SSR, frequenze).
 4. Dimensione militare
 - 4.1. Descrizione della dimensione civile-militare del piano che spiega l'applicazione della gestione flessibile dello spazio aereo, allo scopo di aumentare la capacità tenendo nel debito conto l'efficienza dell'operazione militare e, se necessario, i pertinenti indicatori e obiettivi prestazionali compatibili con gli indicatori e gli obiettivi del piano di prestazioni.
 5. Analisi degli elementi di sensibilità e confronto con il piano di prestazione precedente
 - 5.1. Sensibilità alle ipotesi esterne.
 - 5.2. Confronto con il piano di prestazione precedente.
 6. Attuazione del piano di prestazione.
 - 6.1. Descrizione delle misure poste in essere dal consiglio di gestione della rete per il conseguimento degli obiettivi prestazionali, come:
 - dispositivi di monitoraggio per garantire che vengano attuati i programmi di sicurezza e i piani industriali,
 - misure per monitorare e riferire in merito all'attuazione dei piani di prestazione tra cui come affrontare una situazione se gli obiettivi non sono conseguiti durante il periodo di riferimento.
 6. PIANI STRATEGICI
 - 6.1. Descrizione dei piani a breve/medio termine:
 - priorità per ciascuno degli obiettivi strategici,
 - l'attuazione di ciascuno degli obiettivi strategici in termini di utilizzo richiesto di tecnologia, impatto sull'architettura, aspetti umani, costi previsti, benefici, nonché attività di governance necessaria, risorse e regolamentazione,
 - partecipazione richiesta dei soggetti operativi interessati a ciascun elemento del piano, con la descrizione dei relativi ruoli e responsabilità,
 - il livello concordato di coinvolgimento del gestore della rete per sostenere l'attuazione di ciascun elemento del piano per ciascuna singola funzione.
 - 6.2. Descrizione dei piani a lungo termine:
 - l'intento di conseguire ciascuno degli obiettivi strategici in termini di tecnologia richiesta e aspetti associati di ricerca e sviluppo, impatto sull'architettura, aspetti umani, questioni industriali, livello di governance richiesto, regolamentazione richiesta, nonché aspetti di sicurezza correlati e giustificazione economica di tali investimenti,
 - partecipazione richiesta dei soggetti operativi interessati a ciascun elemento del piano, con la descrizione dei relativi ruoli e responsabilità.
 7. VALUTAZIONE DEL RISCHIO
 - 7.1. Descrizione dei rischi associate all'attuazione del piano.
 - 7.2. Descrizione del processo di monitoraggio (comprese le possibili deviazioni dagli obiettivi iniziali).
 8. RACCOMANDAZIONI
 - 8.1. Individuazione delle azioni da intraprendere da parte dell'Unione e degli Stati membri per sostenere l'attuazione del piano.
-

ALLEGATO V

STRUTTURA DEL PIANO OPERATIVO DELLA RETE

Il piano operativo della rete si basa sulla seguente struttura generale (personalizzata in base alle diverse funzioni singole e all'orizzonte temporale del piano operativo della rete, a riflettere il fatto che è un piano soggetto a revisione improntato su periodi di 3-5 anni, nonché archi temporali annuali, stagionali, settimanali e giornalieri):

1. INTRODUZIONE
 - 1.1. Campo di applicazione del piano operativo della rete (geografico e temporale)
 - 1.2. Preparazione del piano e processo di convalida
2. DESCRIZIONE DEL PIANO OPERATIVO DELLA RETE, DELLE SUE FINALITÀ E DEI SUOI OBIETTIVI OPERATIVI
 - il piano comprende gli aspetti legati alla cooperazione dei soggetti operativi interessati relativamente ai loro ruoli e responsabilità,
 - il piano indica le modalità di gestione delle finalità e degli obiettivi operativi nelle fasi tattica, pretattica, a breve e a medio termine del piano operativo della rete e di definizione degli obiettivi prestazionali previsti regolamento relativo alle prestazioni,
 - il piano riporta le priorità fissate e le risorse necessarie per il periodo di pianificazione,
 - il piano indica gli impatti sull'industria ATM e gli altri ambiti interessati.
3. PROCESSO DI PIANIFICAZIONE OPERATIVA COMPLESSIVA DELLA RETE
 - descrizione del processo di pianificazione operative complessiva della rete,
 - descrizione delle modalità strategiche secondo cui il piano operativo della rete si svilupperà e progredirà fino a soddisfare positivamente i requisiti prestazionali operativi e le altre finalità prestazionali previste dal regolamento sulle prestazioni;
 - descrizione degli strumenti e dei dati utilizzati.
4. CONTENUTO GENERALE E REQUISITI OPERATIVI
 - 4.1. Sintesi delle prestazioni operative della rete precedente
 - 4.2. Sfide e opportunità legate al periodo temporale del piano
 - 4.3. Previsioni di traffico della rete secondo le appendici 1 e 2, ivi comprese:
 - previsioni relative alla rete,
 - previsioni relative ai fornitori di servizi di navigazione aerea, blocchi funzionali di spazio aereo e centri di controllo di area,
 - previsioni relative agli aeroporti principali,
 - previsioni relative all'analisi del traffico, ivi compresi una serie di scenari,
 - analisi dell'impatto di eventi speciali.
 - 4.4. Requisiti prestazionali operativi della rete, ivi compresi:
 - requisiti generali di capacità della rete,
 - requisiti relativi alla capacità dei fornitori di servizi di navigazione aerea, dei blocchi funzionali di spazio aereo e dei centri di controllo di area,
 - capacità aeroportuale,
 - analisi dei requisiti in termini di capacità,
 - requisiti relativi all'ambiente generale della rete/all'efficienza di volo,
 - requisiti relativi alla sicurezza generale della rete,
 - requisiti in termini di situazioni di emergenza e continuità dei servizi che interessano la rete.
 - 4.5. Esigenze operative espresse dai diversi soggetti interessati, compreso il settore militare
5. PIANI OPERATIVI DI POTENZIAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELLA RETE E AZIONI A LIVELLO DI RETE
 - descrizione dei piani e delle azioni di prevista attuazione a livello di rete, ivi compresi piani e azioni relativi allo spazio aereo, alle risorse limitate e all'ATFM,
 - descrizione dei contributi operativi in termini di prestazioni di ciascuno dei piani e delle azioni suddetti.

6. PIANI OPERATIVI DI POTENZIAMENTO DELLE PRESTAZIONI E AZIONI A LIVELLO LOCALE
 - descrizione dei ciascuno dei piani e delle azioni di prevista attuazione a livello locale,
 - descrizione dei contributi operativi in termini di prestazioni di ciascuno dei piani e delle azioni suddetti, e
 - descrizione delle relazioni con i paesi terzi e delle attività relative all'ICAO.
 7. EVENTI SPECIALI
 - panoramica degli eventi speciali che esercitano un impatto significativo sulla gestione del traffico aereo,
 - eventi speciali singoli e relativa gestione dal punto di vista della rete,
 - esercitazioni militari maggiori.
 8. REQUISITI DELLO SPAZIO AEREO MILITARE
 - 8.1. I fornitori di servizi di gestione del traffico aereo in ambito militare responsabili di porzioni di spazio aereo riservato o interdetto scambiano le seguenti informazioni con il gestore della rete mediante la cellula di gestione dello spazio aereo corrispondente in base a regole nazionali:
 - disponibilità dello spazio aereo; giornate/orari predefiniti di disponibilità dello spazio aereo riservato,
 - richieste ad-hoc di utilizzo non previsto di spazio aereo riservato,
 - concessione a usi civili di spazio aereo riservato, qualora tale spazio non sia più richiesto e con il più ampio preavviso possibile.
 9. PREVISIONI CONSOLIDATE E ANALISI DELLE PRESTAZIONI OPERATIVE DELLA RETE
 - obiettivi in termini di ritardo/capacità e previsioni relativamente alla rete, ai fornitori di servizi di navigazione aerea, ai blocchi funzionali di spazio aereo e alla gestione del traffico aereo da parte dei centri di controllo di area,
 - prestazioni operative aeroportuali,
 - obiettivi e previsioni prestazionali in termini di ambiente della rete/efficienza dei voli,
 - impatto di eventi speciali,
 - analisi degli obiettivi e delle previsioni prestazionali operativi.
 10. INDIVIDUAZIONE DI OSTACOLI OPERATIVI E SOLUZIONI DI ATTENUAZIONE DEGLI EFFETTI NEGATIVI A LIVELLO DI RETE E LOCALE
 - individuazione di ostacoli operativi (in termini di sicurezza, capacità, efficienza di volo) e potenziali, delle relative cause e delle soluzioni e azioni di attenuazione concordate, comprese le opzioni di bilanciamento fra domanda e capacità (*demand capacity balancing*, DCB).
-

*Appendice 1***Centri di controllo di area (Area Control Centres, ACC)**

Il piano operativo della rete fornisce una descrizione dettagliata per ogni singolo centro di controllo di area di tutte le aree con la descrizione delle relative misure operative di potenziamento previste, le prospettive per il periodo, l'obiettivo e le previsioni in termini di ritardo, gli eventi significativi che possono influenzare il traffico, nonché i contatti operativi.

Per ciascun centro di controllo di area, il gestore della rete riporta le seguenti informazioni:

- previsioni sul traffico,
- un'analisi delle attuali prestazioni operative,
- una valutazione quantificata della capacità raggiunta (capacità di riferimento),
- una valutazione quantificata della capacità richiesta per diversi scenari di evoluzione del traffico (profilo di capacità richiesta),
- una valutazione quantificata delle azioni operative di potenziamento previste a livello di centro di controllo di area, concordate con i fornitori di servizi di navigazione aerea,
- obiettivi e previsioni in termini di ritardi,
- un'analisi delle prestazioni operative attese (sicurezza, capacità, ambiente).

Ogni fornitore di servizi di navigazione aerea fornisce al gestore della rete le seguenti informazioni, che devono essere riportate nella descrizione del singolo ACC:

- obiettivo di ritardo locale,
 - valutazione/conferma delle previsioni di traffico, che prendano in considerazione le conoscenze locali,
 - numero di settori disponibili; configurazione/schema di apertura del settore per stagione/giorno della settimana/momento della giornata,
 - capacità/valori di monitoraggio per ciascun settore/volume di traffico per configurazione/schema di apertura,
 - eventi speciali previsti o noti, comprese le date/gli orari rispettivi e il relativo impatto sulle prestazioni operative,
 - dettagli delle misure operative di potenziamento previste, relativo programma di attuazione e impatto negativo/positivo correlato sulla capacità e/o l'efficienza,
 - dettagli delle modifiche proposte e confermate alla struttura di spazio aereo e al relativo utilizzo,
 - azioni ulteriori concordate con il gestore della rete,
 - contatti operativi ACC.
-

*Appendice 2***Aeroporti**

Il piano operativo della rete fornisce una descrizione dettagliata per i principali aeroporti europei di tutte le aree con la descrizione delle relative misure previste di potenziamento operativo, le prospettive per il periodo, l'obiettivo e le previsioni in termini di traffico e ritardo, gli eventi significativi che possono influenzare il traffico, nonché i contatti operativi.

Per ciascun aeroporto, il gestore della rete riporta le seguenti informazioni:

- previsioni sul traffico,
- un'analisi delle prestazioni operative attese (sicurezza, capacità, ambiente).

Ciascun aeroporto indicato nel piano operativo della rete fornisce al gestore della rete le seguenti informazioni, affinché siano inserite nella descrizione del singolo aeroporto:

- valutazione/conferma delle previsioni di traffico, che prendano in considerazione le conoscenze locali,
 - capacità delle piste per ogni configurazione di pista, arrivo e partenza attuali e previsti,
 - specifica della capacità per e durante il periodo notturno, se del caso,
 - dettagli delle misure operative di potenziamento previste, relativo programma di attuazione e impatto negativo/positivo correlato sulla capacità e/o l'efficienza,
 - eventi speciali previsti o noti, comprese le date/gli orari rispettivi e il relativo impatto sulle prestazioni operative,
 - altri attivatori di capacità, e
 - azioni ulteriori concordate con il gestore della rete.
-

ALLEGATO VI

REQUISITI GENERALI DELLE FUNZIONI DI RETE**1. STRUTTURA ORGANIZZATIVA**

Il gestore della rete stabilisce e gestisce la propria organizzazione avvalendosi di una struttura che garantisca la sicurezza delle funzioni di rete.

La struttura organizzativa precisa:

- a) i poteri, i compiti e le responsabilità del personale designato, in particolare del personale direttivo con funzioni attinenti alla sicurezza operativa, alla qualità, alla protezione, alle finanze e alle risorse umane;
- b) i rapporti funzionali e gerarchici tra le varie componenti e le procedure dell'organizzazione.

2. SICUREZZA OPERATIVA

Il gestore della rete pone in essere un sistema di gestione della sicurezza operativa che contempla tutte le funzioni di rete svolte in base ai seguenti principi. Tale sistema:

- a) descrive le filosofie e i principi generali dell'organizzazione relativamente alla sicurezza e in modo tale da soddisfare il più possibile le esigenze dei diversi soggetti coinvolti. Tali filosofie e principi rientrano nella definizione di politica;
- b) istituisce una funzione di monitoraggio della conformità che prevede procedure tese a verificare che tutte le funzioni vengono espletate in conformità ai requisiti, agli standard e alle procedure applicabili. Il monitoraggio della conformità prevede un sistema di riscontro sui risultati al personale incaricato della gestione, volto a garantire l'attuazione efficace e tempestiva delle misure correttive, se del caso;
- c) dimostra il funzionamento del sistema di gestione mediante manuali e documenti di monitoraggio;
- d) nomina rappresentanti incaricati delle funzioni gestionali per monitorare la conformità alle procedure e l'idoneità delle stesse, allo scopo di garantire pratiche operative sicure ed efficienti;
- e) svolge valutazioni del sistema di gestione in essere e adotta misure correttive, se del caso;
- f) gestisce la sicurezza di tutte le funzioni di rete a esso attribuite. Nel farlo, istituisce interfacce formali con tutti i principali soggetti interessati al fine di poter individuare i pericoli per la sicurezza dell'aviazione insiti nelle sue attività, valutarli e gestire nel modo migliore i rischi associati;
- g) contiene procedure per la gestione della sicurezza in fase di introduzione di nuovi sistemi funzionali o modifica dei sistemi funzionali esistenti.

3. SICUREZZA

Il gestore della rete stabilisce un sistema di gestione della sicurezza che contempla tutte le funzioni di rete svolte in base ai seguenti principi. Tale sistema:

- a) garantisce la sicurezza dei suoi impianti e del suo personale in modo da prevenire qualsiasi indebita interferenza che possa avere un'incidenza sulla sicurezza delle funzioni di rete gestite;
- b) garantisce dei dati operativi che riceve, produce o utilizza in altro modo, di modo che il loro accesso sia riservato alle sole persone autorizzate;
- c) definisce le procedure relative alla valutazione e alla riduzione del rischio nel settore della sicurezza, al controllo e al miglioramento della sicurezza, alle valutazioni della sicurezza e alla diffusione degli insegnamenti tratti;
- d) definisce gli strumenti intesi a individuare le infrazioni alle disposizioni di sicurezza e allertare il personale con idonei segnali di avvertimento;
- e) definisce mezzi per contenere gli effetti delle infrazioni alla sicurezza e individuare le misure di ristabilimento del livello di sicurezza e le procedure per minimizzare tali eventi in modo da prevenirne il ripetersi.

4. MANUALI OPERATIVI

Il gestore della rete deve fornire e tenere aggiornati manuali operativi concernenti i servizi prestati, a uso e guida del personale operativo. Egli provvede affinché:

- a) i manuali operativi contengano le istruzioni e le informazioni necessarie al personale operativo per l'esecuzione dei compiti assegnati;
- b) il personale abbia accesso alle parti dei manuali operativi che lo riguardano;

- c) il personale addetto alle operazioni sia rapidamente informato delle modifiche apportate al manuale operativo concernente i suoi compiti e della relativa entrata in vigore.

5. PERSONALE

Il gestore della rete si avvale di personale adeguatamente qualificato in modo da garantire l'espletamento sicuro, efficace, continuo e sostenibile delle funzioni di rete a lui attribuite. In tale contesto, definisce le politiche per la formazione del personale.

6. PIANI DI EMERGENZA

Il gestore della rete adotta piani di emergenza atti a preservare la continuità di tutte le sue funzioni nel caso di eventi che comportino un significativo deterioramento o un'interruzione delle sue attività.

7. REQUISITI IN MATERIA DI COMUNICAZIONE

Ai sensi dell'articolo 20, il gestore della rete presenta una relazione annuale delle sue attività. La relazione illustra il rendimento operativo e ogni altra attività o sviluppo significativo, in particolare nel settore della sicurezza.

La relazione annuale include, come minimo:

- una valutazione delle prestazioni delle funzioni della rete gestite,
- i risultati ottenuti rispetto agli obiettivi prestazionali stabiliti nel piano strategico della rete, per valutare i risultati effettivi ottenuti rispetto al piano operativo della rete sulla base degli indicatori di risultato stabiliti nel piano operativo della rete,
- spiegazione delle differenze rispetto agli obiettivi previsti e individuazione delle misure volte a colmare gli eventuali divari durante il periodo di riferimento di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004,
- gli sviluppi nelle operazioni e nelle infrastrutture,
- informazioni sulla procedura di consultazione formale degli utenti e dei soggetti interessati,
- informazioni sulla politica delle risorse umane.

8. METODI DI LAVORO E PROCEDURE OPERATIVE

Il gestore della rete deve dimostrare che i suoi metodi di lavoro e le sue procedure operative sono conformi alle altre norme dell'Unione, in particolare al regolamento (UE) n. 255/2010.

REGOLAMENTO (UE) N. 678/2011 DELLA COMMISSIONE

del 14 luglio 2011

che sostituisce l'allegato II e modifica gli allegati IV, IX e XI della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 39, paragrafi 2 e 3,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2007/46/CE stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali applicabili a tutti i veicoli, i sistemi, le componenti e le entità tecniche nuovi. In particolare, essa reca le definizioni specifiche riguardanti i veicoli necessarie per il funzionamento corretto del sistema europeo di omologazione.
- (2) Uno degli obiettivi della direttiva 2007/46/CE è estendere il sistema europeo di omologazione dei veicoli a tutte le categorie di veicoli. L'allegato II della direttiva 2007/46/CE, recante le definizioni specifiche necessarie, deve essere rivisto per tener conto dei progressi tecnici. È dunque necessario modificare le definizioni esistenti o elaborarne di nuove.
- (3) L'esperienza insegna che i criteri attuali per determinare se un nuovo modello di veicolo debba considerarsi un nuovo tipo sono troppo vaghi. Questa mancanza di certezza può ritardare l'attuazione di eventuali nuove prescrizioni contenute nella legislazione dell'UE in materia di nuovi tipi di veicoli. Inoltre, l'esperienza ha dimostrato che è possibile aggirare la legislazione dell'UE in materia di piccole serie dividendo un tipo di veicolo in un certo numero di sottotipi con omologazioni diverse. Di conseguenza, il numero di veicoli nuovi che possono essere messi in circolazione nell'Unione europea nel quadro del sistema delle piccole serie può superare quello consentito. È dunque importante specificare quali caratteristiche tecniche dei veicoli si devono utilizzare come criteri per determinare che cosa costituisce un tipo nuovo.

(4) Secondo i principi contenuti nelle comunicazioni della Commissione intitolate «Piano d'azione» «Semplificare e migliorare la regolamentazione» ⁽²⁾ e «Programma d'azione» per la riduzione degli oneri amministrativi nell'Unione europea ⁽³⁾, è opportuno rivedere i criteri da utilizzare per la definizione delle varianti e delle versioni che rientrano in un tipo di veicolo al fine di ridurre il carico amministrativo gravante sui costruttori di veicoli. Ciò contribuirebbe anche a rendere la procedura di omologazione più trasparente per le autorità competenti degli Stati membri.

(5) Alla luce delle tendenze di globalizzazione presenti nel settore automobilistico, il lavoro del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli — «il gruppo di lavoro 29 (WP.29)» — acquisisce un'importanza crescente. Giacché per soddisfare le raccomandazioni del gruppo ad alto livello «CARS 21» è fondamentale incorporare i regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) nella legislazione dell'UE o addirittura sostituire le direttive o i regolamenti dell'UE con i regolamenti UNECE nonché incorporare i regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale nella legislazione dell'UE, è opportuno garantire la coerenza della legislazione dell'Unione europea con i regolamenti UNECE.

(6) Considerato il lavoro di armonizzazione in atto nel Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, è fondamentale tener conto degli ultimi sviluppi contenuti nella risoluzione n. R.E. 3 sulla classificazione e definizione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nel quadro dell'accordo UNECE relativo all'adozione di prescrizioni uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni di riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni (accordo del 1958 riveduto) nonché nella risoluzione speciale S.R. 1 relativa alle definizioni comuni delle categorie, delle masse e delle dimensioni dei veicoli nel quadro dell'accordo UNECE sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore («accordo parallelo o accordo del 1998»). Solo l'inclusione di tali sviluppi nella direttiva quadro può garantire il funzionamento corretto del sistema europeo di omologazione. È pertanto necessario introdurre criteri nuovi per determinare se un tipo di veicolo va classificato in una categoria «M» o in una categoria «N».

⁽¹⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁽²⁾ COM(2002) 278 definitivo.

⁽³⁾ COM(2007) 23 definitivo.

- (7) A norma dell'articolo 8, del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri ⁽¹⁾, gli Stati membri sono tenuti a mantenere un registro recante dati, tra l'altro, sul tipo, sulla variante e sulla versione di ciascun veicolo relativamente alle emissioni specifiche di CO₂ di ciascuna autovettura nuova immatricolata nel loro territorio. È fondamentale specificare i criteri secondo cui un veicolo leggero deve essere omologato come veicolo M₁ o N₁. Tali criteri devono essere oggettivi e servire da orientamento per i costruttori di veicoli e le autorità di omologazione e di immatricolazione. A norma dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 443/2009, è necessario identificare tecnologie innovative che favoriscano un'ulteriore riduzione delle emissioni di CO₂. A questo scopo il costruttore assegna un «codice» al veicolo affinché ogni tipo/variante/versione corrisponda ad un unico insieme di tecnologie innovative. L'identificazione di tali tecnologie innovative è dunque possibile sulla base della definizione del tipo/della variante/della versione. È dunque opportuno aggiungere la relativa voce nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE.
- (8) Poiché nel certificato di conformità, destinato ad agevolare l'immatricolazione di veicoli nuovi negli Stati membri, va specificato il tipo di carrozzeria, l'uso di codici armonizzati per ciascun tipo di carrozzeria costituisce una semplificazione della procedura di immatricolazione. Per consentire l'elaborazione automatica dei dati, è opportuno assegnare un elenco di codici appropriati ai diversi tipi di carrozzeria.
- (9) Poiché i rimorchi progettati specificamente per i trasporti eccezionali non possono soddisfare tutte le prescrizioni degli atti normativi elencati nell'allegato IV della direttiva 2007/46/CE, che devono essere rispettate ai fini dell'omologazione europea, considerate le caratteristiche tecniche di tali rimorchi è opportuno includerli nella categoria dei veicoli per uso speciale. Ai fini dell'omologazione, è opportuno predisporre regole semplificate per consentire l'omologazione di tali rimorchi a livello europeo. Di conseguenza, è necessario aggiungere una nuova appendice all'allegato XI della direttiva 2007/46/CE.
- (10) Per soddisfare la domanda di nuove soluzioni nel settore del trasporto di merci si stanno mettendo a punto nuovi sviluppi tecnici. È dunque necessario includere nuove definizioni nella normativa quadro per consentire la successiva elaborazione delle norme tecniche opportune negli atti normativi pertinenti elencati nell'allegato IV o nell'allegato XI della direttiva 2007/46/CE. È importante chiarire che non va rilasciata nessuna omologazione CE a tali veicoli finché la legislazione in materia di omologazione non è stata modificata a tal fine.
- (11) Si è verificato un errore nell'adozione della direttiva 2010/19/UE della Commissione, del 9 marzo 2010, che modifica, ai fini dell'adattamento al progresso tecnico nel settore dei dispositivi antispruzzi di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, la direttiva 91/226/CEE del Consiglio e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, nella misura in cui anche gli allegati IV e XI della direttiva 2007/46/CE sono stati modificati da tale direttiva. Tali allegati erano stati sostituiti in precedenza dal regolamento (CE) n. 1060/2008 della Commissione, del 7 ottobre 2008, che sostituisce gli allegati I, III, IV, VI, VII, XI e XV della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) ⁽³⁾. Ai fini della certezza del diritto, d'ora innanzi qualsiasi modifica parziale di tali allegati va apportata esclusivamente per mezzo di un regolamento. Poiché il corrispondente articolo 2, della direttiva 2010/19/UE è stato soppresso dalla decisione 2011/415/UE della Commissione, del 14 luglio 2011, che rettifica la direttiva 2010/19/UE che modifica, ai fini dell'adattamento al progresso tecnico nel settore dei dispositivi antispruzzi di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, la direttiva 91/226/CEE del Consiglio e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne la modifica degli allegati della direttiva 2007/46/CE ⁽⁴⁾, al fine di correggere tale errore è opportuno apportare le modifiche precedentemente contenute in tale articolo per mezzo del presente regolamento.
- (12) Per garantire il buon funzionamento del sistema di omologazione, è opportuno aggiornare gli allegati della direttiva 2007/46/CE per adeguarli allo sviluppo delle conoscenze tecniche e scientifiche.
- (13) È altresì opportuno aggiornare gli allegati della direttiva 2007/46/CE al fine di definire le prescrizioni tecniche per i veicoli per uso speciale da omologare.
- (14) Dal momento che le disposizioni contenute in tali allegati sono sufficientemente dettagliate e non necessitano dell'adozione da parte degli Stati membri di ulteriori provvedimenti di recepimento, è dunque opportuno sostituire l'allegato II e modificare gli allegati IV, IX e XI tramite regolamento, conformemente all'articolo 39, paragrafo 8, della direttiva 2007/46/CE.
- (15) L'allegato II va sostituito e gli allegati IV, IX e XI vanno modificati di conseguenza.

⁽¹⁾ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 72 del 20.3.2010, pag. 17.

⁽³⁾ GU L 292 del 31.10.2008, pag. 1.

⁽⁴⁾ Cfr. pag. 76 della presente Gazzetta ufficiale.

- (16) I provvedimenti di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato tecnico — Veicoli a motore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

La direttiva 2007/46/CE è modificata come segue:

- 1) l'allegato II è sostituito dal testo figurante nell'allegato I del presente regolamento;
- 2) l'allegato IV è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento;
- 3) l'allegato IX è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento;
- 4) l'allegato XI è modificato conformemente all'allegato IV del presente regolamento.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 14 luglio 2011.

Articolo 2

Il presente regolamento non invalida le omologazioni di veicoli rilasciate prima del 29 ottobre 2012, né osta alla proroga di tali omologazioni.

Articolo 3

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica ai tipi di veicoli nuovi omologati a partire dal 29 ottobre 2012 compreso.

Tuttavia, le prescrizioni di cui all'allegato II e ai punti 1 e 2 dell'allegato IV si applicano a decorrere dal 9 aprile 2011.

2. In deroga al paragrafo 1, secondo comma, i costruttori possono applicare qualsiasi disposizione del presente regolamento a decorrere dal 4 agosto 2011.

Per la Commissione
Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

«ALLEGATO II

DEFINIZIONI GENERALI, CRITERI DI CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI, TIPI DI VEICOLI E TIPI DI CARROZZERIA

PARTE INTRODUTTIVA

Definizioni e disposizioni generali**1. Definizioni**

- 1.1. "Posto a sedere", qualsiasi spazio in grado di alloggiare una persona seduta il cui ingombro è pari almeno a:
- a) il manichino uomo del 50° percentile, nel caso del conducente;
 - b) il manichino donna adulta del 5° percentile, in tutti gli altri casi.
- 1.2. "Sedile", una struttura, completa di rivestimento, che può essere parte integrante o meno della struttura del veicolo, destinata ad alloggiare una persona seduta.
- 1.2.1. Il termine "sedile" comprende sia i sedili singoli sia i sedili a panchina.
- 1.2.2. Rientrano in questa definizione anche i sedili pieghevoli e i sedili amovibili.
- 1.3. "Merci", essenzialmente qualsiasi cosa mobile.
- Il termine "merci" comprende prodotti sfusi, manufatti, liquidi, animali vivi, vegetali e carichi indivisibili.
- 1.4. "Massa massima", la "massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile" come specificato al punto 2.8 dell'allegato I.

2. Disposizioni generali

- 2.1. Numero di posti a sedere
- 2.1.1. Le prescrizioni riguardanti il numero di posti a sedere si applicano ai sedili progettati per essere utilizzati mentre il veicolo è in marcia.
- 2.1.2. Esse non si applicano ai sedili destinati ad essere utilizzati quando il veicolo è fermo e che sono chiaramente indicati agli utenti con un pittogramma o un cartello accompagnati da un testo appropriato.
- 2.1.3. Le seguenti prescrizioni si applicano al conteggio dei posti a sedere:
- a) ciascun sedile singolo conta come un posto a sedere;
 - b) nel caso di un sedile a panchina, qualsiasi spazio largo almeno 400 mm, misurato a livello del cuscino del sedile, conta come un posto a sedere.
- Questa prescrizione non impedisce al costruttore di usare le disposizioni generali di cui al punto 1.1;
- c) tuttavia, uno spazio così come indicato alla lettera b), non conta come un posto a sedere se:
 - i) le caratteristiche del sedile a panchina impediscono al manichino di sedersi in modo naturale — ad esempio: presenza di un bracciolo portaoggetti, zona priva di imbottitura o cucitura interna che interrompe la superficie nominale del sedile;
 - ii) le caratteristiche del pavimento situato immediatamente davanti al posto a sedere presunto impediscono ai piedi del manichino di posizionarsi in modo naturale (ad esempio per la presenza di un tunnel).
- 2.1.4. Relativamente ai veicoli che rientrano nella direttiva 2001/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2001, relativa alle disposizioni speciali da applicare ai veicoli adibiti al trasporto passeggeri aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e recante modifica delle direttive 70/156/CEE e 97/27/CE⁽¹⁾, le dimensioni di cui al punto 2.1.3, lettera b), vanno allineate allo spazio minimo richiesto per una persona in riferimento alle diverse classi di veicoli.

(1) GU L 42 del 13.2.2002, pag. 1.

- 2.1.5. Quando su un veicolo sono presenti gli ancoraggi per un sedile amovibile, tale sedile va contato per determinare il numero di posti a sedere.
- 2.1.6. Una zona destinata ad una sedia a rotelle occupata va considerata come un posto a sedere.
- 2.1.6.1. Tale disposizione non pregiudica le prescrizioni di cui al punto 3.6.1 e al punto 3.7 dell'allegato VII della direttiva 2001/85/CE.
- 2.2. Massa massima
- 2.2.1. Nel caso di una motrice per semirimorchio, la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo deve comprendere la massa massima del semirimorchio sostenuta dalla ralla.
- 2.2.2. Nel caso di un veicolo a motore in grado di trainare un rimorchio ad asse centrale o un rimorchio a timone rigido, la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo a motore deve comprendere la massa massima trasferita al veicolo trattore dal dispositivo di traino.
- 2.2.3. Nel caso di un semirimorchio, di un rimorchio ad asse centrale e di un rimorchio a timone rigido, la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo deve corrispondere alla massa massima trasmessa al suolo dalle ruote di un asse o di un gruppo di assi quando il semirimorchio o il rimorchio è agganciato al veicolo trattore.
- 2.2.4. Nel caso di un carrello "dolly", la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo deve comprendere la massa massima del semirimorchio sostenuta dalla ralla.
- 2.3. Dispositivi speciali
- 2.3.1. I veicoli muniti essenzialmente di impianti fissi quali macchinari o apparecchiature vanno considerati di categoria N od O.
- 2.4. Unità di misura
- 2.4.1. Salvo diversa indicazione, qualsiasi unità di misura e relativo simbolo devono soddisfare le disposizioni della direttiva 80/181/CEE del Consiglio ⁽¹⁾.
3. **Classificazione in categorie di veicoli**
- 3.1. Il costruttore è responsabile della classificazione di un tipo di veicolo in una categoria specifica.
- A tal fine, tutti i criteri pertinenti descritti nel presente allegato vanno rispettati.
- 3.2. L'autorità di omologazione può richiedere al costruttore ulteriori informazioni pertinenti allo scopo di dimostrare che un tipo di veicolo deve essere classificato come veicolo per uso speciale nel gruppo speciale ("codice SG").

PARTE A

Criteria per la classificazione dei veicoli

1. **Categorie di veicoli**
- Ai fini dell'omologazione europea e nazionale nonché dell'omologazione individuale i veicoli vanno classificati secondo la classificazione a seguire:
- (Resta inteso che l'omologazione può essere rilasciata esclusivamente per le categorie di cui ai punti da 1.1.1 a 1.1.3, da 1.2.1 a 1.2.3 e da 1.3.1 a 1.3.4)
- 1.1. Categoria M Veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli.
- 1.1.1. Categoria M₁ Veicoli della categoria M, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente.
- Nei veicoli della categoria M₁ non è previsto alcuno spazio per i passeggeri in piedi.
- Il numero di posti a sedere può essere limitato a uno (vale a dire il posto a sedere del conducente).

⁽¹⁾ GU L 39 del 15.2.1980, pag. 40.

- 1.1.2. Categoria M₂ Veicoli della categoria M, aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e con una massa massima che non supera le 5 tonnellate.
- I veicoli della categoria M₂ possono avere uno spazio per i passeggeri in piedi oltre ai posti a sedere.
- 1.1.3. Categoria M₃ Veicoli della categoria M, aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e con una massa massima che supera le 5 tonnellate.
- I veicoli della categoria M₃ possono avere uno spazio per i passeggeri in piedi.
- 1.2. Categoria N Veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci.
- 1.2.1. Categoria N₁ Veicoli della categoria N con una massa massima che non supera le 3,5 tonnellate.
- 1.2.2. Categoria N₂ Veicoli della categoria N con una massa massima compresa tra 3,5 e 12 tonnellate.
- 1.2.3. Categoria N₃ Veicoli della categoria N con una massa massima che supera le 12 tonnellate.
- 1.3. Categoria O Rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o di persone nonché per l'alloggiamento di persone.
- 1.3.1. Categoria O₁ Veicoli della categoria O con una massa massima che non supera le 0,75 tonnellate.
- 1.3.2. Categoria O₂ Veicoli della categoria O con una massa massima superiore a 0,75 tonnellate e inferiore a 3,5 tonnellate.
- 1.3.3. Categoria O₃ Veicoli della categoria O con una massa massima superiore a 3,5 tonnellate e inferiore a 10 tonnellate.
- 1.3.4. Categoria O₄ Veicoli della categoria O con una massa massima che supera le 10 tonnellate.

2. Sottocategorie di veicoli

2.1. Veicoli fuoristrada

“Veicolo fuoristrada (ORV)”, un veicolo della categoria M o N con caratteristiche tecniche specifiche che ne consentono l'uso al di fuori dei percorsi stradali usuali.

Per queste categorie di veicoli si deve aggiungere la lettera “G” quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo.

I criteri di sottoclassificazione dei veicoli quali “ORV” sono riportati nella sezione 4, parte A, del presente allegato.

2.2. Veicoli per uso speciale

2.2.1. “Veicolo per uso speciale (SPV)”, un veicolo della categoria M, N od O con caratteristiche tecniche specifiche che gli consentono di svolgere una funzione che richiede disposizioni e/o attrezzature speciali.

Per i veicoli incompleti destinati a rientrare nella sottocategoria SPV, si deve aggiungere la lettera “S” quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo.

I diversi tipi di veicoli per uso speciale sono definiti ed elencati nella sezione 5.

2.3. Veicolo fuoristrada per uso speciale

2.3.1. “Veicolo fuoristrada per uso speciale (ORV-SPV)”, un veicolo della categoria M o N con le caratteristiche tecniche specifiche di cui ai punti 2.1 e 2.2.

Per queste categorie di veicoli si deve aggiungere la lettera “G” quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo.

Inoltre, per i veicoli incompleti destinati a rientrare nella sottocategoria SPV, si deve aggiungere la lettera “S” quale secondo suffisso.

- 3. Criteri per la classificazione dei veicoli nella categoria N**
- 3.1. La classificazione di un tipo di veicolo nella categoria N deve basarsi sulle caratteristiche tecniche del veicolo di cui ai punti da 3.2 a 3.6.
- 3.2. In linea di massima, i vani in cui si trovano tutti i posti a sedere devono essere completamente separati dalla zona di carico.
- 3.3. In deroga alle prescrizioni di cui al punto 3.2, persone e merci possono essere trasportate nello stesso vano a condizione che la zona di carico sia munita di dispositivi di fissaggio progettati per proteggere le persone trasportate dallo spostamento del carico durante la marcia, anche in caso di brusche frenate e sterzate.
- 3.4. I dispositivi di fissaggio/di ancoraggio destinati a mantenere fermo il carico come richiesto al punto 3.3 e i dispositivi di separazione destinati ai veicoli fino a 7,5 tonnellate devono essere progettati a norma delle disposizioni delle sezioni 3 e 4 della norma ISO 27956:2009 "Road vehicles — Securing of cargo in delivery vans — Requirements and Test methods".
- 3.4.1. Il rispetto delle prescrizioni di cui al punto 3.4 può essere comprovato da una dichiarazione di conformità fornita dal costruttore.
- 3.4.2. In alternativa alle prescrizioni di cui al punto 3.4, il costruttore può dimostrare alle autorità di omologazione che i dispositivi di fissaggio montati garantiscono un livello di protezione equivalente a quello riportato nella norma indicata.
- 3.5. Il numero di posti a sedere escluso il posto a sedere del conducente non deve essere superiore a:
- a) 6 nel caso di veicoli della categoria N₁;
- b) 8 nel caso di veicoli delle categorie N₂ o N₃.
- 3.6. La capacità di trasporto merci dei veicoli deve essere pari o superiore alla capacità di trasporto passeggeri espressa in kg.
- 3.6.1. A tal fine, tutte le configurazioni devono soddisfare le seguenti equazioni, in particolare quando tutti i posti a sedere sono occupati:
- a) quando $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) quando $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) quando $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- in cui le lettere hanno il significato a seguire:
- "P" è la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- "M" è la massa in ordine di marcia;
- "N" è il numero di posti a sedere escluso il posto a sedere del conducente.
- 3.6.2. La massa delle attrezzature montate sul veicolo per alloggiarvi le merci (per esempio serbatoio, carrozzeria, ecc.), per movimentare le merci (per esempio gru, montacarichi, ecc.) e per fissare le merci (per esempio dispositivo di fissaggio del carico) va inclusa in M.
- La massa delle attrezzature che non sono utilizzate ai fini sopraindicati (ad esempio un compressore, un verricello, un generatore di corrente, apparecchiature di trasmissione, ecc.) non vanno incluse in M ai fini dell'applicazione delle formule sopra riportate.
- 3.7. Le prescrizioni di cui ai punti da 3.2 a 3.6 vanno soddisfatte per tutte le varianti e per tutte le versioni che rientrano nel tipo di veicolo.
- 3.8. Criteri per la classificazione dei veicoli nella categoria N₁.

3.8.1. Un veicolo deve essere classificato N_1 se soddisfa tutti i criteri applicabili.

Se uno o più criteri non sono soddisfatti, il veicolo deve essere classificato nella categoria M_1 .

3.8.2. Oltre ai criteri generali di cui ai punti da 3.2 a 3.6, per la classificazione dei veicoli in cui il vano del conducente e il carico si trovano in un'unica unità (per esempio carrozzeria "BB") si devono rispettare anche i criteri di cui ai punti da 3.8.2.1 a 3.8.2.3.5.

3.8.2.1. Il fatto che tra una fila di sedili e il vano carico vi sia una parete o una paratia, parziale o completa, non esenta dall'obbligo di soddisfare i criteri prescritti.

3.8.2.2. I criteri sono i seguenti:

a) deve essere possibile caricare le merci da una porta posteriore, da una sponda o da una porta laterale progettata e costruita a tal fine;

b) nel caso di una porta posteriore o di una sponda, l'apertura di carico deve soddisfare le seguenti prescrizioni:

i) nel caso di un veicolo munito di un'unica fila di sedili o soltanto del sedile del conducente, l'altezza minima dell'apertura di carico deve essere almeno 600 mm;

ii) nel caso di un veicolo munito di due o più file di sedili, l'altezza minima dell'apertura di carico deve essere almeno 800 mm e la superficie dell'apertura deve essere almeno 12 800 cm²;

c) il vano carico deve soddisfare i seguenti requisiti:

"vano carico", la parte del veicolo situata dietro le file di sedili o dietro il sedile del conducente, se il veicolo è munito unicamente di un sedile del conducente;

i) generalmente la superficie di carico del vano carico è piana;

ii) se il veicolo è munito di un'unica fila di sedili o di un unico sedile, la lunghezza minima del vano carico deve essere almeno il 40 % dell'interasse;

iii) se il veicolo è munito di due o più file di sedili, la lunghezza minima del vano carico deve essere almeno il 30 % dell'interasse;

se i sedili delle ultime due file possono essere facilmente rimossi dal veicolo senza usare attrezzi speciali, le prescrizioni riguardanti la lunghezza del vano carico vanno soddisfatte con tutti i sedili installati sul veicolo;

iv) le prescrizioni riguardanti la lunghezza del vano carico vanno soddisfatte con i sedili della prima fila o dell'ultima fila, secondo i casi, in posizione verticale normale d'uso da parte degli occupanti del veicolo.

3.8.2.3. Condizioni specifiche per la misurazione

3.8.2.3.1. Definizioni

a) "Altezza dell'apertura di carico", la distanza verticale tra due piani orizzontali tangenti rispettivamente al punto più alto della parte inferiore della porta e al punto più basso della parte superiore della porta;

b) "Superficie dell'apertura di carico", la superficie maggiore della proiezione ortogonale su un piano verticale, perpendicolare alla linea mediana del veicolo, dell'apertura massima consentita quando le porte posteriori o la sponda sono completamente aperte;

c) "Interasse", ai fini dell'applicazione delle formule di cui ai punti 3.8.2.2 e 3.8.3.1, la distanza tra:

i) la linea mediana dell'asse anteriore e la linea mediana del secondo asse nel caso di veicolo a due assi; o

ii) la linea mediana dell'asse anteriore e la linea mediana di un asse virtuale equidistante dal secondo e dal terzo asse nel caso di veicolo a tre assi.

3.8.2.3.2. Regolazioni dei sedili

- a) i sedili vanno regolati nelle rispettive posizioni posteriori più esterne;
- b) lo schienale, se regolabile, va regolato in modo da potervi alloggiare la macchina tridimensionale per la determinazione del punto H con un angolo d'inclinazione di 25 gradi;
- c) lo schienale, se non è regolabile, deve trovarsi nella posizione prevista dal costruttore del veicolo;
- d) se il sedile è regolabile in altezza, deve essere regolato nella posizione più bassa.

3.8.2.3.3. Condizioni del veicolo

- a) il veicolo deve essere nelle condizioni di carico corrispondenti alla sua massa massima;
- b) le ruote del veicolo devono essere nella direzione del suo asse longitudinale.

3.8.2.3.4. Le prescrizioni di cui al punto 3.8.2.3.2 non si applicano se il veicolo è munito di una parete o di una paratia.

3.8.2.3.5. Misurazione della lunghezza del vano carico

- a) se il veicolo non è munito di una parete o di una paratia, la lunghezza va misurata da un piano verticale tangente al punto posteriore più esterno dell'estremità superiore dello schienale alla porta o alla sponda o al vetro interni posteriori chiusi;
- b) se il veicolo è munito di una parete o di una paratia, la lunghezza va misurata da un piano verticale tangente al punto posteriore più esterno della paratia o della parete alla porta o alla sponda o al vetro interni posteriori chiusi, secondo i casi;
- c) le prescrizioni relative alla lunghezza vanno soddisfatte almeno lungo una linea orizzontale situata sul piano verticale longitudinale che attraversa la linea mediana del veicolo, a livello del piano di carico.

3.8.3. Oltre ai criteri generali di cui ai punti da 3.2 a 3.6, per la classificazione dei veicoli in cui il vano del conducente e il carico non si trovano in un'unica unità (per esempio carrozzeria "BE") si devono rispettare anche i criteri di cui ai punti da 3.8.3.1 a 3.8.3.4.

3.8.3.1. Se il veicolo è a carrozzeria chiusa, si applicano le prescrizioni a seguire:

- a) il carico delle merci deve essere possibile attraverso una porta, una sponda, un pannello posteriori o altri mezzi;
- b) l'altezza minima dell'apertura di carico deve essere almeno 800 mm e la superficie dell'apertura di carico deve essere almeno 12 800 cm²;
- c) la lunghezza minima del vano carico deve essere almeno il 40 % dell'interasse.

3.8.3.2. Se il vano carico del veicolo è di tipo aperto, si applicano solo le prescrizioni di cui al punto 3.8.3.1 lettere a) e c).

3.8.3.3. Per l'applicazione delle disposizioni di cui al punto 3.8.3, le definizioni di cui al punto 3.8.2 si applicano *mutatis mutandis*.

3.8.3.4. Tuttavia, le prescrizioni relative alla lunghezza del vano carico vanno soddisfatte lungo una linea orizzontale situata sul piano longitudinale che attraversa la linea mediana del veicolo, a livello del piano di carico.

4. Criteri per la sottoclassificazione dei veicoli quali veicoli fuoristrada

4.1. I veicoli M₁ o N₁ vanno sottoclassificati quali veicoli fuoristrada, se soddisfano tutte le prescrizioni a seguire:

- a) almeno un asse anteriore e un asse posteriore sono progettati per essere simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di un asse;
- b) sono muniti di almeno un meccanismo di bloccaggio del differenziale o di un meccanismo avente effetto analogo;
- c) possono percorrere una pendenza di almeno il 25 % senza rimorchio;
- d) soddisfano cinque delle sei prescrizioni a seguire:
 - i) avere un angolo d'attacco di almeno 25 gradi;
 - ii) avere un angolo di uscita di almeno 20 gradi;

- iii) avere un angolo di rampa di almeno 20 gradi;
 - iv) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse anteriore di almeno 180 mm;
 - v) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse posteriore di almeno 180 mm;
 - vi) avere un'altezza libera dal suolo tra gli assi di almeno 200 mm.
- 4.2. I veicoli delle categorie M₂, N₂ o M₃ la cui massa massima non supera le 12 tonnellate vanno sottoclassificati quali veicoli fuoristrada, se soddisfano la prescrizione di cui alla lettera a) o entrambe le prescrizioni di cui alle lettere b) e c):
- a) tutti i loro assi sono simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di uno o più assi;
 - b) i) almeno un asse anteriore e un asse posteriore sono progettati per essere simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di un asse;
 - ii) sono muniti di almeno un meccanismo di bloccaggio del differenziale o di un meccanismo avente il medesimo effetto;
 - iii) possono percorrere una pendenza del 25 % senza rimorchio;
 - c) soddisfano almeno cinque delle sei prescrizioni a seguire, se la loro massa massima non supera le 7,5 tonnellate, e almeno quattro, se la loro massa massima supera le 7,5 tonnellate:
 - i) avere un angolo d'attacco di almeno 25 gradi;
 - ii) avere un angolo di uscita di almeno 25 gradi;
 - iii) avere un angolo di rampa di almeno 25 gradi;
 - iv) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse anteriore di almeno 250 mm;
 - v) avere un'altezza libera dal suolo tra gli assi di almeno 300 mm;
 - vi) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse posteriore di almeno 250 mm.
- 4.3. I veicoli delle categorie M₃, o N₃ la cui massa massima supera le 12 tonnellate vanno sottoclassificati quali veicoli fuoristrada, se soddisfano la prescrizione di cui alla lettera a) o entrambe le prescrizioni di cui alle lettere b) e c):
- a) tutti i loro assi sono simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di uno o più assi;
 - b) i) almeno la metà degli assi (o due assi su tre nel caso di un veicolo a tre assi e mutatis mutandis nel caso di un veicolo a cinque assi) sono progettati per essere simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di un asse;
 - ii) sono muniti di almeno un meccanismo di bloccaggio del differenziale o di un meccanismo avente effetto analogo;
 - iii) possono percorrere una pendenza del 25 % senza rimorchio;
 - c) soddisfano almeno quattro delle sei prescrizioni a seguire:
 - i) avere un angolo d'attacco di almeno 25 gradi;
 - ii) avere un angolo di uscita di almeno 25 gradi;
 - iii) avere un angolo di rampa di almeno 25 gradi;
 - iv) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse anteriore di almeno 250 mm;
 - v) avere un'altezza libera dal suolo tra gli assi di almeno 300 mm;
 - vi) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse posteriore di almeno 250 mm.
- 4.4. La procedura di controllo della conformità secondo le prescrizioni geometriche di cui alla presente sezione è descritta nell'appendice 1.

5. **Veicoli per uso speciale**

	Nome	Codice	Definizione
5.1.	Camper	SA	un veicolo della categoria M con vano abitabile contenente almeno le seguenti attrezzature: a) posti a sedere e tavolo; b) cuccette eventualmente ottenute ribaltando i sedili; c) impianti di cottura; d) armadi o ripostigli. Queste attrezzature devono essere fisse. Tuttavia, il tavolo può essere di tipo amovibile.
5.2.	Veicolo blindato	SB	un veicolo destinato alla protezione delle persone o delle merci trasportate, con carrozzeria a prova di proiettile.
5.3.	Ambulanza	SC	un veicolo della categoria m adibito al trasporto di feriti o ammalati e dotato di apposite attrezzature speciali. Il vano adibito al trasporto dei pazienti deve soddisfare le prescrizioni tecniche della norma EN 1789:2007 "Veicoli medici e loro attrezzatura — Autoambulanze" ad eccezione della sezione 6.5 "Elenco delle attrezzature".
5.4.	Autofunebre	SD	un veicolo della categoria M adibito al trasporto delle salme e dotato di apposite attrezzature speciali.
5.5.	Veicolo con accesso per sedie a rotelle	SH	un veicolo della categoria M ₁ costruito o trasformato in modo specifico per accogliere una o più persone su sedia a rotelle durante il trasporto su strada.
5.6.	Caravan	SE	un veicolo della categoria O come definito al termine n. 3.2.1.3. della norma ISO 3833:1977.
5.7.	Gru mobile	SF	un veicolo della categoria N ₃ , non equipaggiato per il trasporto di merci, munito di una gru il cui momento di sollevamento è pari o superiore a 400 kNm.
5.8.	Gruppo speciale	SG	un veicolo per uso speciale che non rientra in nessuna delle definizioni riportate nella presente sezione.
5.9.	Carrello "dolly"	SJ	un veicolo della categoria O munito di ralla che sostiene un semirimorchio al fine di trasformarlo in un rimorchio.
5.10.	Rimorchio per trasporto eccezionale	SK	un veicolo della categoria O ₄ destinato al trasporto di carichi indivisibili, soggetto a limitazioni della velocità e di circolazione a causa delle sue dimensioni. Rientrano in questa voce anche i rimorchi modulari idraulici, indipendentemente dal numero di moduli.

6. **Osservazioni**

6.1. L'omologazione non viene rilasciata:

- a) ai carrelli "dolly" come definiti nella sezione 5, parte A, del presente allegato;
- b) ai rimorchi a timone rigido come definiti nella sezione 4, parte C, del presente allegato;
- c) ai rimorchi che possono trasportare persone su strada.

6.2. Il punto 6.1 non pregiudica le prescrizioni dell'articolo 23 sull'omologazione nazionale delle piccole serie.

PARTE B

Criteria per i tipi, le varianti e le versioni di veicoli1. **Categoria M₁**

1.1. Tipo di veicolo

1.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

a) il nome del costruttore.

Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;

b) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e l'assemblaggio delle parti fondamentali della struttura della carrozzeria.

Lo stesso si applica mutatis mutandis ai veicoli la cui carrozzeria è imbullonata o saldata ad un telaio separato;

c) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.

1.1.2. In deroga alle prescrizioni di cui al punto 1.1.1, lettera b), quando il costruttore usa il pavimento della struttura della carrozzeria e gli elementi costitutivi fondamentali che formano la parte anteriore della struttura della carrozzeria situata immediatamente di fronte all'alloggiamento del parabrezza nella costruzione di diversi tipi di carrozzerie (ad esempio una berlina e una coupé), tali veicoli possono considerarsi appartenenti allo stesso tipo. Spetta al costruttore comprovare quanto sopra.

1.1.3. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.

1.2. Variante

1.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive a seguire:

a) il numero di porte laterali o il tipo di carrozzeria come definito nella sezione 1, parte C, quando il costruttore applica il criterio di cui al punto 1.1.2;

b) il motore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:

i) il tipo di alimentazione di energia (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);

ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);

iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L4, V6 o altro);

c) il numero di assi;

d) il numero e l'interconnessione degli assi motore;

e) il numero di assi sterzanti;

f) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto).

1.3. Versione

1.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;

b) la cilindrata, nel caso di motore a combustione interna;

c) la potenza massima del motore o la potenza nominale continua massima (motore elettrico);

d) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);

e) il numero massimo di posti a sedere;

f) il livello sonoro in marcia;

g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro 5, Euro 6 o altro);

h) ciclo misto o ponderato, emissioni di CO₂ ciclo misto;

i) il consumo di energia elettrica (ponderato, misto);

j) ciclo misto o ponderato, consumo di carburante ciclo misto;

k) l'esistenza di una tecnologia innovativa, come definita all'articolo 12, del regolamento (CE) n. 443/2009 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

2. Categorie M₂ e M₃

2.1. Tipo di veicolo

2.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) il nome del costruttore.
Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;
- b) la categoria;
- c) i seguenti aspetti di costruzione e di progettazione:
 - i) la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio;
 - ii) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali della struttura della carrozzeria;
- d) il numero di piani (uno o due);
- e) il numero di unità (rigido/snodato);
- f) il numero di assi;
- g) la modalità di alimentazione di energia (a bordo o esterna);
- h) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.

2.1.2. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.

2.2. Variante

2.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive a seguire:

- a) il tipo di carrozzeria come definito nella sezione 2, parte C;
- b) la classe o la combinazione di classi dei veicoli, come definita al punto 2.1.1, dell'allegato I, della direttiva 2001/85/CE (solo nel caso di veicoli completi e completati);
- c) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
- d) il motopropulsore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:
 - i) il tipo di alimentazione di energia (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);
 - ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);
 - iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L6, V8 o altro).

2.3. Versione

2.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- b) la capacità o meno del veicolo di trainare un rimorchio;
- c) la cilindrata, nel caso di motore a combustione interna;
- d) la potenza massima del motore o la potenza nominale continua massima (motore elettrico);
- e) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);
- f) il livello sonoro in marcia;
- g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro IV, Euro V o altro).

3. Categoria N₁

3.1. Tipo di veicolo

3.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) il nome del costruttore.
Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;

- b) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e l'assemblaggio delle parti fondamentali della struttura della carrozzeria;
 - c) nel caso di una struttura non autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio;
 - d) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.
- 3.1.2. In deroga alle prescrizioni di cui al punto 3.1.1, lettera b), quando il costruttore usa il pavimento della struttura della carrozzeria e gli elementi costitutivi fondamentali che formano la parte anteriore della struttura della carrozzeria situata immediatamente di fronte all'alloggiamento del parabrezza nella costruzione di diversi tipi di carrozzerie (ad esempio un furgone e un cabinato, interassi diversi e altezze del tetto diverse), tali veicoli possono considerarsi appartenenti allo stesso tipo. Spetta al costruttore comprovare quanto sopra.
- 3.1.3. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.
- 3.2. Variante
- 3.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive a seguire:
- a) il numero di porte laterali o il tipo di carrozzeria come definito nella sezione 3, parte C (per i veicoli completi e completati), quando il costruttore applica il criterio di cui al punto 3.1.2;
 - b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
 - c) il motore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:
 - i) il tipo di alimentazione di energia (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);
 - ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);
 - iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L6, V8 o altro);
 - d) il numero di assi;
 - e) il numero e l'interconnessione degli assi motore;
 - f) il numero di assi sterzanti.
- 3.3. Versione
- 3.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:
- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
 - b) la cilindrata, nel caso di motore a combustione interna;
 - c) la potenza massima del motore o la potenza nominale continua massima (motore elettrico);
 - d) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);
 - e) il numero massimo di posti a sedere;
 - f) il livello sonoro in marcia;
 - g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro 5, Euro 6 o altro);
 - h) ciclo misto o ponderato, emissioni di CO₂ ciclo misto;
 - i) il consumo di energia elettrica (ponderato, misto);
 - j) ciclo misto o ponderato, consumo di carburante ciclo misto.
4. **Categorie N₂ e N₃**
- 4.1. Tipo di veicolo
- 4.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche fondamentali a seguire:
- a) il nome del costruttore.
Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;
 - b) la categoria;
 - c) la progettazione e la costruzione del telaio comuni ad un'unica linea di prodotto;
 - d) il numero di assi;
 - e) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.
- 4.1.2. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.

4.2. Variante

4.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive a seguire:

- a) la concezione della struttura della carrozzeria o il tipo di carrozzeria di cui alla sezione 3, parte C e all'appendice 2 (solo per i veicoli completi e completati);
- b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
- c) il motopropulsore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:
 - i) il tipo di alimentazione di energia (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);
 - ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);
 - iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L6, V8 o altro);
- d) il numero e l'interconnessione degli assi motore;
- e) il numero di assi sterzanti.

4.3. Versione

4.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- b) la capacità o meno di trainare un rimorchio, come segue:
 - i) un rimorchio non frenato;
 - ii) un rimorchio con un sistema di frenatura a inerzia, come definito al punto 2.12 del regolamento UNECE n. 13;
 - iii) un rimorchio con un sistema di frenatura continuo o semicontinuo, come definiti ai punti 2.9 e 2.10 del regolamento UNECE n. 13;
 - iv) un rimorchio della categoria O₄ che comporta una massa massima ammissibile del veicolo combinato non superiore alle 44 tonnellate;
 - v) un rimorchio della categoria O₄ che comporta una massa massima ammissibile del veicolo combinato superiore alle 44 tonnellate;
- c) la cilindrata;
- d) la potenza massima del motore;
- e) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);
- f) il livello sonoro in marcia;
- g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro IV, Euro V o altro).

5. **Categorie O₁ e O₂**

5.1. Tipo di veicolo

5.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) il nome del costruttore.

Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;
- b) la categoria;
- c) la concezione, come definita nella sezione 4, parte C;

- d) i seguenti aspetti di costruzione e di progettazione:
- i) la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio;
 - ii) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali della struttura della carrozzeria;
- e) il numero di assi;
- f) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.
- 5.1.2. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.
- 5.2. Variante
- 5.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive a seguire:
- a) il tipo di carrozzeria di cui all'appendice 2 (per i veicoli completi e completati);
 - b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
 - c) il tipo di sistema di frenatura (per esempio non frenato/a inerzia/assistito).
- 5.3. Versione
- 5.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:
- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
 - b) la concezione delle sospensioni (pneumatiche, di acciaio o di gomma, barra di torsione o altro);
 - c) la concezione del timone (triangolare, tubolare o altro).
6. **Categorie O₃ e O₄**
- 6.1. Tipo di veicolo
- 6.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:
- a) nome del costruttore.
Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;
 - b) la categoria;
 - c) la concezione del rimorchio relativamente alle definizioni di cui alla sezione 4, parte C;
 - d) i seguenti aspetti di costruzione e di progettazione:
 - i) la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio;
 - ii) nel caso di rimorchi con una struttura autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali della struttura della carrozzeria;
 - e) il numero di assi;
 - f) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.
- 6.1.2. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.
- 6.2. Varianti
- 6.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive e di progettazione a seguire:
- a) il tipo di carrozzeria di cui all'appendice 2 (per i veicoli completi e completati);
 - b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
 - c) la concezione delle sospensioni (di acciaio, pneumatiche o idrauliche);
 - d) le seguenti caratteristiche tecniche:
 - i) la capacità o meno del telaio di estendersi;
 - ii) l'altezza del piano (normale, caricatore basso, caricatore semi-basso, ecc.).

6.3. Versioni

6.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- b) le suddivisioni o le combinazioni di suddivisioni di cui ai punti 3.2 e 3.3, dell'allegato I, della direttiva 96/53/CE in cui rientra la distanza tra due assi consecutivi che costituiscono un gruppo;
- c) la definizione degli assi relativamente a:
 - i) gli assi sollevabili (numero e posizione);
 - ii) gli assi scaricabili (numero e posizione);
 - iii) gli assi sterzanti (numero e posizione).

7. Prescrizioni comuni a tutte le categorie di veicoli

7.1. Se un veicolo rientra in diverse categorie in virtù della sua massa massima o del numero di posti a sedere o di entrambi, il costruttore può scegliere di usare i criteri dell'una o dell'altra categoria di veicoli per la definizione delle varianti e delle versioni.

7.1.1. Esempi:

- a) un veicolo "A" può essere omologato come N_1 (3,5 tonnellate) e N_2 (4,2 tonnellate) in relazione alla sua massa massima. In tal caso, i parametri riportati nella categoria N_1 si possono usare anche per il veicolo che rientra nella categoria N_2 (o viceversa);
- b) un veicolo "B" può essere omologato come M_1 e M_2 in relazione al numero di posti a sedere (7+1 o 10+1), i parametri riportati nella categoria M_1 si possono usare anche per il veicolo che rientra nella categoria M_2 (o viceversa).

7.2. Un veicolo della categoria N può essere omologato in riferimento alle prescrizioni delle categorie M_1 o M_2 , secondo i casi, se è destinato ad essere trasformato in un veicolo di una di tali categorie nella fase successiva di una procedura di omologazione in più fasi.

7.2.1. Questa possibilità è prevista solo per i veicoli incompleti.

Tali veicoli devono essere identificati da un codice variante specifico attribuito dal costruttore del veicolo base.

7.3. Denominazioni dei tipi, delle varianti e delle versioni.

7.3.1. Il costruttore attribuisce un codice alfanumerico, composto da lettere romane e/o numeri arabi, a ciascun tipo, a ciascuna variante e a ciascuna versione del veicolo.

L'uso di parentesi e trattini è consentito purché non sostituiscano una lettera o un numero.

7.3.2. Il codice completo è denominato: Tipo-Variante-Versione o "TVV".

7.3.3. Il TVV identifica chiaramente e inequivocabilmente una combinazione unica di caratteristiche tecniche in relazione ai criteri definiti nella parte B del presente allegato.

7.3.4. Lo stesso costruttore può usare lo stesso codice per definire un tipo di veicolo che rientra in due o più categorie.

7.3.5. Lo stesso costruttore non può usare lo stesso codice per definire un tipo di veicolo per più di una omologazione all'interno della stessa categoria di veicoli.

7.4. Numero di caratteri che compongono il TVV

7.4.1. Il numero di caratteri non deve superare:

- a) 15 per il codice relativo al tipo di veicolo;
- b) 25 per il codice relativo a una variante;
- c) 35 per il codice relativo a una versione.

7.4.2. Il codice alfanumerico "TVV" completo non deve contenere più di 75 caratteri.

7.4.3. Quando si usa il TVV completo, si deve lasciare uno spazio tra il tipo, la variante e la versione.

Esempio di TVV: 159AF[...spazio]0054[...spazio]977K(BE).

PARTE C

Definizione dei tipi di carrozzeria**0. Considerazioni generali**

0.1. Il tipo di carrozzeria di cui alla sezione 9 dell'allegato I e alla parte 1 dell'allegato III, nonché il codice della carrozzeria di cui al punto 38 dell'allegato IX, vanno indicati per mezzo di codici.

L'elenco di codici si applica essenzialmente ai veicoli completi e completati.

0.2. Per quanto concerne i veicoli delle categorie M, il tipo di carrozzeria è identificato tramite due lettere, come specificato nelle sezioni 1 e 2.

0.3. Per quanto concerne i veicoli delle categorie N e O, il tipo di carrozzeria è identificato tramite due lettere, come specificato nelle sezioni 3 e 4.

0.4. Ove necessario (specialmente per i tipi di carrozzeria di cui ai punti 3.1 e 3.6 e ai punti da 4.1 a 4.4 rispettivamente), tali lettere possono essere integrate da due cifre.

0.4.1. L'elenco delle cifre è riportato nell'appendice 2 del presente allegato.

0.5. Per i veicoli per uso speciale, il tipo di carrozzeria da usare è legato alla categoria del veicolo.

1. Veicoli appartenenti alla categoria M₁

Rif.	Codice	Nome	Definizione
1.1.	AA	Berlina	Un veicolo definito al termine 3.1.1.1 della norma ISO n. 3833-1977, munito di almeno quattro finestrini laterali.
1.2.	AB	Due volumi	Una berlina, come definita al punto 1.1, munita di un portellone nella parte posteriore del veicolo.
1.3.	AC	Familiare	Un veicolo definito al termine 3.1.1.4 della norma ISO n. 3833-1977.
1.4.	AD	Coupé	Un veicolo definito al termine 3.1.1.5 della norma ISO n. 3833-1977.
1.5.	AE	Decappottabile	Un veicolo definito al termine 3.1.1.6 della norma ISO n. 3833-1977. Tuttavia una decappottabile può non avere nessuna porta.
1.6.	AF	Veicolo multiuso	Un veicolo diverso da AG e dai veicoli di cui alle lettere da AA a AE, destinato al trasporto di passeggeri e dei loro bagagli o occasionalmente al trasporto di merci in un unico vano.
1.7.	AG	Furgone	Un veicolo definito al termine 3.1.1.4.1 della norma ISO n. 3833-1977. Tuttavia, il vano bagagli deve essere completamente separato dal vano passeggeri. Inoltre, il punto di riferimento del posto a sedere del conducente non deve necessariamente trovarsi ad almeno 750 mm dalla superficie di sostegno del veicolo.

2. Veicoli appartenenti alle categorie M₂ o M₃

Rif.	Codice	Nome	Definizione
2.1.	CA	Veicolo a un piano	Un veicolo in cui gli spazi destinati alle persone sono disposti su un unico livello o in modo da non costituire due livelli sovrapposti;
2.2.	CB	Veicolo a due piani	Un veicolo definito al punto 2.1.6 dell'allegato I della direttiva 2001/85/CE;
2.3.	CC	Autoarticolato a un piano	Un veicolo definito al punto 2.1.3 dell'allegato I della direttiva 2001/85/CE, ad un piano;
2.4.	CD	Autoarticolato a due piani	Un veicolo definito al punto 2.1.3.1 dell'allegato I della direttiva 2001/85/CE;

Rif.	Codice	Nome	Definizione
2.5.	CE	Veicolo a un piano e pianale ribassato	Un veicolo definito al punto 2.1.4 dell'allegato I della direttiva 2001/85/CE, ad un piano;
2.6.	CF	Veicolo a due piani e pianale ribassato	Un veicolo definito al punto 2.1.4 dell'allegato I della direttiva 2001/85/CE, a due piani;
2.7.	CG	Autoarticolato a un piano e pianale ribassato	Un veicolo che possiede le caratteristiche tecniche di cui ai punti 2.3 e 2.5;
2.8.	CH	Autoarticolato a due piani e pianale ribassato	Un veicolo che possiede le caratteristiche tecniche di cui ai punti 2.4 e 2.6;
2.9.	CI	Veicolo a cielo aperto ad un piano	Un veicolo con una parte di tetto o senza tetto;
2.10.	CJ	Veicolo a cielo aperto a due piani	Un veicolo privo di tetto su tutto o parte del piano superiore;
2.11.	CX	Telaio di autobus	Un veicolo incompleto composto solamente dall'insieme delle traverse o dei tubi del telaio, dal motopropulsore e dagli assi, destinato ad essere completato con la carrozzeria e personalizzato secondo le esigenze del trasportatore.

3. Veicoli a motore delle categorie N₁, N₂ o N₃

Rif.	Codice	Nome	Definizione
3.1.	BA	Autocarro	Un veicolo progettato e costruito esclusivamente o principalmente per trasportare merci. Può anche trainare un rimorchio.
3.2.	BB	Furgone	Un autocarro in cui il vano del conducente e il vano carico si trovano in un'unica unità;
3.3.	BC	Motrice per semirimorchio	Un veicolo trattore progettato e costruito esclusivamente o principalmente per trainare semirimorchi;
3.4.	BD	Trattore stradale	Un veicolo trattore progettato e costruito esclusivamente per trainare rimorchi diversi dai semirimorchi;
3.5.	BE	Furgone con vano di carico aperto	Un veicolo la cui massa massima non supera i 3 500 kg e in cui i posti a sedere e il vano carico non sono situati in un unico vano;
3.6.	BX	Telaio cabinato o telaio coperto	Un veicolo incompleto composto solamente da una cabina (completa o parziale), dalle traverse del telaio, dal motopropulsore e dagli assi, destinato ad essere completato con la carrozzeria e personalizzato secondo le esigenze del trasportatore.

4. Veicoli della categoria O

Rif.	Codice	Nome	Definizione
4.1.	DA	Semirimorchio	Un rimorchio progettato e costruito per essere agganciato ad una motrice o a un carrello "dolly" e per trasferire un carico verticale significativo sulla motrice o sul carrello "dolly". Il dispositivo di traino da usare per un veicolo combinato deve essere costituito da un perno di ralla e da una ralla.
4.2.	DB	Rimorchio a timone	Un rimorchio munito di almeno due assi di cui almeno uno è un asse sterzante: a) munito di un dispositivo di traino che può spostarsi verticalmente (rispetto al rimorchio) e b) che trasferisce un carico verticale statico inferiore a 100 daN sul veicolo trattore.

Rif.	Codice	Nome	Definizione
4.3.	DC	Rimorchio ad asse centrale	Un rimorchio i cui assi sono posizionati vicino al centro di gravità del veicolo (se caricato in modo uniforme), cosicché solo un carico verticale statico ridotto, che non supera il 10 % del carico corrispondente alla massa massima del rimorchio, o un carico di 1 000 daN (il minore tra i due) è trasferito al veicolo trattore.
4.4.	DE	Rimorchio a timone rigido	Un rimorchio con un asse o un gruppo di assi montato con un timone che trasferisce un carico statico non superiore a 4 000 daN al veicolo trattore per il modo in cui è costruito e che non corrisponde alla definizione di rimorchio ad asse centrale. Il dispositivo di traino da usare per un veicolo combinato non deve essere costituito da un perno di ralla e da una ralla.

Appendice 1

Procedura per verificare se un veicolo può essere classificato come veicolo fuoristrada**0. Considerazioni generali**

- 0.1. La procedura descritta nella presente appendice si applica al fine di classificare un veicolo quale veicolo fuoristrada.

1. Condizioni di prova per le misurazioni geometriche

- 1.1. I veicoli delle categorie M_1 o N_1 devono essere scarichi, con un manichino uomo del 50° percentile seduto sul sedile del conducente e completi di liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante, attrezzi e ruota di scorta (se fornita di serie).

Il manichino può essere sostituito da un dispositivo simile avente la stessa massa.

- 1.2. I veicoli diversi da quelli di cui al punto 1.1 devono essere caricati alla rispettiva massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile.

La distribuzione della massa sugli assi deve rappresentare il caso peggiore in relazione alla conformità ai relativi criteri.

- 1.3. Un veicolo rappresentativo del tipo deve essere presentato al servizio tecnico nelle condizioni di cui al punto 1.1 o 1.2. Il veicolo deve essere fermo, con le ruote nella direzione del suo asse longitudinale.

Il pavimento su cui si effettuano le misurazioni deve essere il più possibile piatto e orizzontale (inclinazione massima 0,5 %).

2. Misurazione degli angoli di aggancio, di uscita e di rampa

- 2.1. L'angolo di aggancio deve essere misurato secondo il punto 6.10 della norma ISO 612:1978.

- 2.2. L'angolo di uscita deve essere misurato secondo il punto 6.11 della norma ISO 612:1978.

- 2.3. L'angolo di rampa deve essere misurato secondo il punto 6.9 della norma ISO 612:1978.

- 2.4. Quando si misura l'angolo di uscita, si possono collocare dispositivi di protezione antincastro posteriore regolabili in altezza fissati nella posizione superiore.

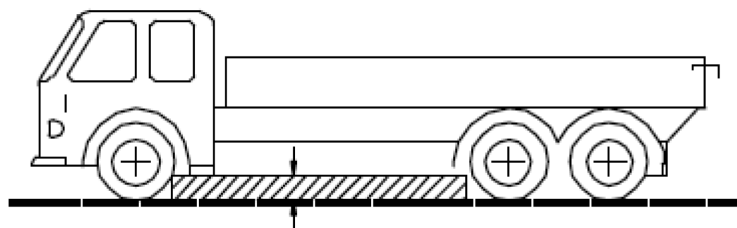
- 2.5. La prescrizione di cui al punto 2.4 non deve essere interpretata come un obbligo di dotare il veicolo base di una protezione antincastro posteriore di serie. Tuttavia, il costruttore del veicolo base deve informare il costruttore della fase successiva in merito al fatto che il veicolo deve soddisfare le prescrizioni relative all'angolo di uscita se munito di una protezione antincastro posteriore.

3. Misurazione dell'altezza libera dal suolo

- 3.1. Altezza libera dal suolo tra gli assi

- 3.1.1. "Altezza libera dal suolo tra gli assi", la distanza minima tra il piano di appoggio ed il punto fisso più basso del veicolo.

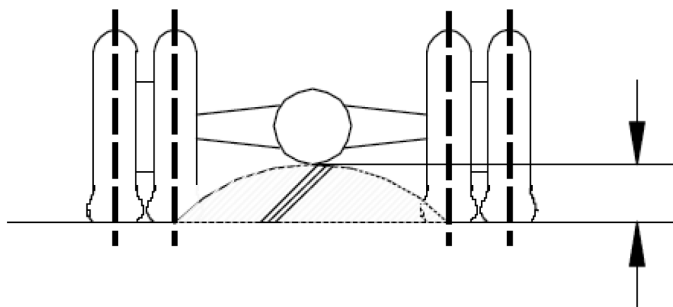
Per l'applicazione della definizione è necessario considerare la distanza tra l'ultimo asse di un gruppo di assi anteriore e il primo asse di un gruppo di assi posteriore.



3.1.2. Nessuna parte rigida del veicolo deve sporgere nell'area ombreggiata indicata nella figura.

3.2. Altezza minima dal suolo di un asse

3.2.1. "Altezza minima dal suolo di un asse", la distanza misurata dal punto più alto di un arco di circonferenza che passa per il centro della superficie di appoggio delle ruote di un asse (delle ruote interne nel caso di pneumatici gemellati) e tocca il punto fisso più basso del veicolo tra le ruote.



3.2.2. Ove opportuno, si deve misurare l'altezza minima su ciascuno degli assi di un gruppo di assi.

4. Pendenza superabile

4.1. "Pendenza massima superabile", la massima pendenza che un veicolo può superare.

4.2. È necessario eseguire una prova per controllare la pendenza superabile di un veicolo incompleto e di un veicolo completo delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃.

4.3. La prova deve essere eseguita dal servizio tecnico su un veicolo rappresentativo del tipo da sottoporre a prova.

4.4. Su richiesta del costruttore e alle condizioni di cui all'allegato XVI, la pendenza superabile di un tipo di veicolo può essere comprovata mediante una prova virtuale.

5. Condizioni di prova e criterio del superamento/fallimento

5.1. Fino al 31 ottobre 2014 si applicano le prescrizioni di cui alla sezione 7.5 dell'allegato I della direttiva 97/27/CE.

Dal 1° novembre 2014 si applicano le condizioni di prova adottate con il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾, a norma dell'articolo 14 di tale regolamento.

5.2. Il veicolo deve percorrere la salita a velocità costante senza alcuno slittamento delle ruote in senso longitudinale o laterale.

⁽¹⁾ GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1.

Appendice 2

Cifre usate per integrare i codici da utilizzare per identificare i diversi tipi di carrozzeria

- 01 Fondo piatto;
 - 02 Sponda ribaltabile;
 - 03 Cassone chiuso;
 - 04 Condizionato, con pareti isolate e attrezzato per mantenere la temperatura interna;
 - 05 Condizionato, con pareti isolate, ma non attrezzato per mantenere la temperatura interna;
 - 06 Coperto da telone;
 - 07 Cassa mobile (sovrastuttura intercambiabile);
 - 08 Portacontainer;
 - 09 Veicoli muniti di gancio di sollevamento;
 - 10 A cassone ribaltabile;
 - 11 Cisterna;
 - 12 Cisterna destinata al trasporto di merci pericolose;
 - 13 Camion per il trasporto di bestiame;
 - 14 Bisarca;
 - 15 Camion betoniera;
 - 16 Autopompa per calcestruzzo;
 - 17 Camion per il trasporto di legname;
 - 18 Veicolo per la raccolta dei rifiuti;
 - 19 Spazzatrice, pulitrice e spurgo pozzi neri;
 - 20 Compressore;
 - 21 Porta-barche;
 - 22 Porta-alianti;
 - 23 Veicoli destinati alla vendita al dettaglio o da esposizione;
 - 24 Carroattrezzi;
 - 25 Camion con scala;
 - 26 Autogru (diversa da una gru mobile come definita nella sezione 5, parte A, dell'allegato II);
 - 27 Camion con piattaforma aerea;
 - 28 Gru scavatrice;
 - 29 Rimorchio a pianale ribassato;
 - 30 Veicolo per il trasporto di lastre di vetro;
 - 31 Camion dei pompieri;
 - 99 Carrozzeria esclusa dal presente elenco.»
-

ALLEGATO II

L'allegato IV della direttiva 2007/46/CE è così modificato:

- 1) Il titolo dell'allegato IV è sostituito da «**REQUISITI PER L'OMOLOGAZIONE CE DEI VEICOLI**».
- 2) La voce 43 della parte I dell'allegato IV è sostituita dalla seguente:

«43	Dispositivi antispruzzi	Direttiva 91/226/CEE	GU L 103 del 23.4.1991, pag. 5.					x	x	x	x	x	x	x»
-----	----------------------------	----------------------	------------------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

- 3) Il titolo dell'appendice dell'allegato IV è sostituito da «**Requisiti per l'omologazione dei veicoli della categoria M₁ prodotti in piccola serie ai sensi dell'articolo 22**».

ALLEGATO III

L'allegato IX della direttiva 2007/46/CE è così modificato:

- 1) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alla categoria N₂ (veicoli completi e completati)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 2) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alla categoria N₃ (veicoli completi e completati)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 3) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alle categorie O₁ e O₂ (veicoli completi e completati)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 4) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alle categorie O₃ e O₄ (veicoli completi e completati)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 5) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alla categoria N₂ (veicoli incompleti)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 6) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alla categoria N₃ (veicoli incompleti)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 7) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alle categorie O₁ e O₂ (veicoli incompleti)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 8) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alle categorie O₃ e O₄ (veicoli incompleti)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 9) Il testo delle note esplicative relative all'allegato IX è modificato come segue:
 - a) L'ultima frase della nota esplicativa ^(a) è soppressa;
 - b) Alla nota esplicativa ^(c) è aggiunta la frase seguente:
«Nel caso di un rimorchio ad asse centrale con un unico asse, indicare la distanza orizzontale tra l'asse verticale del dispositivo di traino e il centro dell'asse.»

ALLEGATO IV

L'allegato XI della direttiva 2007/46/CE è così modificato:

1) La voce 43, dell'appendice 2, dell'allegato XI, è sostituita dalla seguente:

«43	Dispositivi antispruzzi	Direttiva 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x»
-----	-------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

2) La voce 43, dell'appendice 4, dell'allegato XI, è sostituita dalla seguente:

«43	Dispositivi antispruzzi	Direttiva 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x»
-----	-------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

3) La seguente appendice 6 è inserita dopo l'appendice 5 e prima di «Significato delle lettere»:

«Appendice 6

Rimorchi per trasporto eccezionale

Voce	Elemento	Riferimento all'atto normativo	Rimorchio della categoria O ₄
3	Serbatoi di carburante/dispositivi di protezione posteriore	Direttiva 70/221/CEE	X
4	Alloggiamento posteriore della targa d'immatricolazione	Direttiva 70/222/CEE	X
5	Sforzo sul comando	Direttiva 70/311/CEE	X
9	Impianti frenanti	Direttiva 71/320/CEE	X
10	Interferenza radiofonica (compatibilità elettromagnetica)	Direttiva 72/245/CEE	X
18	Targhette regolamentari	Direttiva 76/114/CEE	X
20	Installazione di dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa	Direttiva 76/756/CEE	A + N
21	Catadiottri	Direttiva 76/757/CEE	X
22	Luci di ingombro, di posizione anteriori, di posizione posteriori, di arresto, di posizione laterali, di marcia diurna	Direttiva 76/758/CEE	X
23	Indicatori di direzione	Direttiva 76/759/CEE	X
24	Dispositivi di illuminazione della targa posteriore	Direttiva 76/760/CEE	X
28	Luci antinebbia posteriori	Direttiva 77/538/CEE	X
29	Luci di retromarcia	Direttiva 77/539/CEE	X
36	Impianti di riscaldamento	Direttiva 2001/56/CE	N/A
42	Protezione laterale	Direttiva 89/297/CEE	A
43	Dispositivi antispruzzi	Direttiva 91/226/CEE	A

Voce	Elemento	Riferimento all'atto normativo	Rimorchio della categoria O ₄
46	Pneumatici	Direttiva 92/23/CEE	I
48	Masse e dimensioni	Direttiva 97/27/CE	X
50	Dispositivi di traino	Direttiva 94/20/CE	X
63	Regolamento sulla sicurezza generale	Regolamento (CE) n. 661/2009	P/A»

4) Il «Significato delle lettere» è modificato come segue:

a) La lettera L è sostituita dal testo seguente:

«L: Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strada. I sedili posteriori devono essere muniti almeno di ancoraggi per le cinture addominali. I sedili non destinati a essere usati quando il veicolo circola su strada devono essere chiaramente identificati da un pittogramma o da un segno con un testo appropriato.»

b) Dopo la sigla N/A, è inserito quanto segue:

«P/A: Il presente atto normativo è applicabile parzialmente. L'ambito di applicazione preciso è stabilito nelle misure di attuazione del regolamento (CE) n. 661/2009.»

c) Dopo la lettera H è inserita la lettera seguente:

«I: Gli pneumatici devono essere omologati conformemente alle prescrizioni del regolamento UNECE n. 54, anche se la velocità massima per costruzione del veicolo è inferiore a 80 km/h.

La capacità di carico può essere regolata in relazione alla velocità massima per costruzione del rimorchio d'accordo con il costruttore degli pneumatici.»

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 679/2011 DELLA COMMISSIONE

del 14 luglio 2011

che modifica il regolamento (CE) n. 1974/2006 recante disposizioni di applicazione del regolamento (CE) n. 1698/2005 del Consiglio sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1698/2005 del Consiglio, del 20 settembre 2005, sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 91,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1698/2005 ha definito un quadro giuridico unico per il sostegno del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) allo sviluppo rurale nell'insieme dell'Unione. Tale quadro giuridico è stato integrato per mezzo delle modalità di applicazione stabilite dal regolamento (CE) n. 1974/2006 del Consiglio ⁽²⁾. Alla luce dell'esperienza acquisita e dei problemi sorti durante l'attuazione dei programmi di sviluppo rurale, è opportuno modificare talune disposizioni di detto regolamento al fine di introdurre alcune modalità di applicazione supplementari.
- (2) Le operazioni relative alla produzione di energia rinnovabile nelle aziende agricole realizzate a norma dell'articolo 26 del regolamento (CE) n. 1698/2005 possono non rientrare nell'ambito d'applicazione dell'articolo 42 del trattato. Al fine di garantire la conformità con gli aiuti di Stato al settore agricolo, è opportuno introdurre una disposizione specifica intesa a disciplinare gli investimenti per la produzione di energia rinnovabile nelle aziende agricole.
- (3) L'articolo 27, paragrafo 12, del regolamento (CE) n. 1974/2006 dispone che l'adeguamento degli impegni agroambientali o di benessere animale possa consistere nel prolungamento della durata dell'impegno. Al fine di evitare sovrapposizioni con il periodo di programmazione successivo, tale adeguamento deve essere limitato al termine del periodo di erogazione del premio cui si riferisce la domanda di pagamento per il 2013.
- (4) L'articolo 47 del regolamento (CE) n. 1698/2005 stipula che di norma la durata degli impegni silvoambientali è compresa tra cinque e sette anni. Onde evitare sovrapposizioni degli impegni prorogati con il periodo di programmazione successivo, è opportuno stabilire che gli Stati membri possano consentire di prorogare tali impe-

gni fino alla fine del periodo di erogazione del premio cui si riferisce la domanda di pagamento per il 2013.

- (5) L'articolo 62, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1698/2005 dispone che a livello decisionale il gruppo di azione locale deve essere composto per almeno il 50 % dalle parti economiche e sociali e da altri rappresentanti della società civile. Gli Stati membri accertano che i gruppi di azione locale rispettino tale percentuale minima anche nell'esercizio del voto, al fine di evitare che il settore pubblico abbia una posizione dominante nel processo decisionale. È inoltre opportuno garantire che i promotori di un progetto non abbiano la possibilità di influenzare la decisione di selezione dei progetti. È pertanto opportuno dotarsi di una tutela efficace per evitare eventuali conflitti di interesse afferenti alla valutazione e al voto dei progetti proposti. La trasparenza del processo decisionale deve altresì essere garantita con un'adeguata visibilità.
- (6) L'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1974/2006 dispone che i costi di gestione dei gruppi di azione locale possono essere sovvenzionati mediante anticipi. È dimostrato che per garantire le esigenze di liquidità dei gruppi di azione locale è necessario estendere la possibilità versare anticipi destinato a coprire i costi per l'acquisizione di competenze e l'animazione sul territorio di cui all'articolo 63, lettera c), del regolamento (CE) n. 1698/2005.
- (7) L'articolo 44, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1974/2006 consente agli Stati membri di adottare misure specifiche per evitare, qualora la situazione dell'azienda subisca mutamenti non rilevanti, si producano risultati inadeguati rispetto all'impegno assunto con riferimento all'obbligo del beneficiario di rimborsare il sostegno ricevuto qualora la parte che rileva parzialmente l'azienda non subentri nell'impegno assunto dal beneficiario. Ai fini della certezza del diritto è opportuno adottare la definizione di mutamento non rilevante per i casi in cui la superficie dell'azienda agricola sia ridotta.
- (8) L'articolo 46 del regolamento (CE) n. 1974/2006 stabilisce una clausola di revisione in caso di modifica dei pertinenti criteri obbligatori di talune disposizioni. È opportuno stabilire una clausola di revisione anche per i casi in cui la durata dei nuovi impegni silvoambientali, agroambientali o di benessere animale assunti per un periodo compreso fra cinque e sette anni sia superiore al termine del periodo di programmazione in corso, al fine di evitare incoerenze con il quadro di riferimento giuridico e politico relativo al successivo periodo di programmazione.

⁽¹⁾ GU L 277 del 21.10.2005, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 368 del 23.12.2006, pag. 15.

- (9) Al fine di chiarire l'applicazione dell'articolo 52, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1974/2006 è opportuno fissare la base alla quale si applica il tasso di cofinanziamento nei casi di ingegneria finanziaria.
- (10) Per quanto attiene ai fondi di garanzia nell'ambito dell'ingegneria finanziaria di cui al capo IV, sezione 1, sottosezione 3, del regolamento (CE) n. 1974/2006, è opportuno richiedere informazioni supplementari riguardo al metodo di calcolo delle spese ammissibili dell'operazione afferente a tali interventi, garantendo così un uso più efficiente delle risorse unionali.
- (11) Pur riconoscendo le specificità dello sviluppo rurale, principalmente riconducibili alla scala ridotta delle operazioni finanziate, per massimizzare l'effetto incrementale dello strumento di ingegneria finanziaria è necessario chiarire le modalità per riutilizzare le risorse restituite all'operazione di ingegneria finanziaria durante il periodo di programmazione, e distinguere fra tale riutilizzo e il riutilizzo successivo alla scadenza del periodo di ammissibilità del programma di sviluppo rurale.
- (12) Tenendo in considerazione la natura di taluni investimenti nel settore forestale e il fatto che in alcuni casi i pagamenti possono essere collegati alla superficie, deve essere possibile avvalersi di calcoli di costi standard quale alternativa al sistema basato sulle fatture, onde determinare il livello di finanziamento della misura di cui all'articolo 27 del regolamento (CE) n. 1698/2005. È pertanto necessario adeguare di conseguenza l'articolo 53, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1974/2006.
- (13) L'articolo 54, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1974/2006 stabilisce le condizioni alle quali i contributi in natura possono essere considerati spese ammissibili. Nella sua forma attuale, l'articolo 54, paragrafo 1, considera ammissibili i contributi in natura solo per le operazioni di investimento. L'esperienza ha dimostrato che tale condizione è eccessivamente restrittiva ai fini di un'attuazione efficiente delle misure. Si deve pertanto stabilire l'ammissibilità dei contributi in natura per tutti i tipi di operazioni.
- (14) L'articolo 55 del regolamento (CE) n. 1974/2006 stabilisce un insieme di norme volte a definire le spese ammissibili per le operazioni di investimento. Al fine di apportare maggiore chiarezza all'attuazione di tale articolo, l'acquisizione di diritti di pagamento deve essere esplicitamente esclusa dall'ammissibilità. Deve essere inoltre chiarito che, considerata la loro natura, gli investimenti sostitutivi del potenziale produttivo agricolo danneggiato da calamità naturali costituiscono una spesa ammissibile.
- (15) Per una maggiore incidenza degli anticipi nel contesto dell'attuale crisi finanziaria e tenendo in debita considerazione il ruolo specifico delle autorità regionali nell'attuazione della politica di sviluppo rurale, è opportuno concedere anche a dette autorità la possibilità di beneficiare di anticipi a norma dell'articolo 56 del regolamento (CE) n. 1974/2006.
- (16) Per agevolare l'attuazione dei progetti di investimento nel contesto dell'attuale crisi economica e finanziaria si è ravvisata l'opportunità di innalzare fino al 50 % i massimali previsti per il pagamento degli anticipi per gli investimenti nel 2009 e nel 2010. Per tenere in considerazione i persistenti effetti negativi della crisi economica e finanziaria, tale nuovo massimale deve essere mantenuto fino alla fine del periodo di programmazione. Onde garantire la continuità dell'attuazione dei programmi di sviluppo rurale fra la fine del 2010 e l'entrata in vigore del presente regolamento, è necessario che la disposizione pertinente si applichi retroattivamente a partire dal 1° gennaio 2011.
- (17) Tenendo conto delle dimensioni relativamente modeste dei progetti di sviluppo rurale e dell'inerente difficoltà a ottenere garanzie bancarie per gli anticipi, è opportuno adottare misure volte a consentire che dette garanzie siano sostituite da garanzie in forma scritta da parte delle autorità pubbliche.
- (18) Al fine di massimizzare l'impiego degli anticipi, spetta all'ente pagatore competente definire i tempi di svincolo delle garanzie.
- (19) Occorre pertanto modificare il regolamento (CE) n. 1974/2006.
- (20) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per lo sviluppo rurale,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 1974/2006 è modificato come segue:

- 1) è inserito il seguente articolo 16 bis:

«Articolo 16 bis

Ai fini dell'articolo 26 del regolamento (CE) n. 1698/2005, qualora nelle aziende agricole siano realizzati investimenti per la produzione di energia termica e/o elettrica da fonti rinnovabili, gli impianti di produzione di energia rinnovabile sono ammissibili al sostegno unicamente se la loro capacità produttiva non supera il consumo medio annuo combinato di energia termica ed elettrica dell'azienda agricola, compreso quello della famiglia agricola.

Qualora nelle aziende agricole siano effettuati investimenti nella produzione di biocarburanti, ai sensi della direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), gli impianti di produzione di energia rinnovabile sono ammissibili al sostegno unicamente se la loro capacità produttiva non supera il consumo medio annuo di carburante per il trasporto dell'azienda agricola.

(*) GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.»

- 2) all'articolo 27, paragrafo 12, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«L'adeguamento può consistere anche nel prolungamento della durata dell'impegno. Questa non può estendersi oltre la fine del periodo cui si riferisce la domanda di pagamento per il 2013.»

- 3) è inserito il seguente articolo 32 bis:

«Articolo 32 bis

Ai fini dell'articolo 47 del regolamento (CE) n. 1698/2005, gli Stati membri possono consentire il prolungamento degli impegni silvoambientali fino alla fine del periodo cui si riferisce la domanda di pagamento per il 2013.»

- 4) all'articolo 37 è aggiunto il seguente paragrafo:

«5. Ai fini dell'articolo 62, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1698/2005, le decisioni relative alla selezione dei progetti da parte dell'organismo decisore dei gruppi di azione locali sono adottate mediante votazione, nella quale le parti economiche e sociali nonché gli altri rappresentanti della società civile, come disposto all'articolo 62, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento, rappresentano almeno il 50 % dei voti. Per quanto concerne il processo decisionale relativo alla selezione dei progetti, si rispettano regole adeguate per garantire la trasparenza ed evitare le situazioni di conflitto d'interesse.»

- 5) all'articolo 38, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Gli Stati membri, su richiesta, possono erogare un anticipo ai gruppi d'azione locale. L'importo dell'anticipo è limitato al 20 % dell'aiuto pubblico a fronte dei costi di cui all'articolo 63, lettera c), del regolamento (CE) n. 1698/2005 e la sua erogazione è subordinata alla costituzione di una garanzia bancaria o di una garanzia equivalente, pari al 110 % dell'importo anticipato. La garanzia è svincolata al più tardi alla chiusura della strategia di sviluppo locale.

Il disposto dell'articolo 24, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 65/2011 della Commissione (*) non si applica al pagamento di cui al primo comma.

(*) GU L 25 del 28.1.2011, pag. 8.»

- 6) all'articolo 44, paragrafo 3, è aggiunto il seguente comma:

«Ai fini del primo comma si considera mutamento non rilevante una riduzione della superficie dell'azienda agricola fino al 10 % della superficie oggetto di impegno.»

- 7) all'articolo 46 è aggiunto il seguente paragrafo:

«A partire dal 2012 è prevista una clausola di revisione per gli impegni assunti per un periodo fra cinque e sette anni, conformemente agli articoli, 39, 40 e 47 del regolamento (CE) n. 1698/2005, se tali impegni si protraggono oltre il termine del periodo di programmazione in corso, al fine di consentirne l'adeguamento al quadro di riferimento giuridico relativo al periodo di programmazione successivo. Gli Stati membri possono tuttavia decidere di introdurre tale clausola di revisione già nel 2011. Il disposto del secondo comma si applica anche al presente comma.»

- 8) l'articolo 52 è sostituito dal seguente:

«Articolo 52

1. In ordine alle operazioni di ingegneria finanziaria di cui all'articolo 51 del presente regolamento, le spese dichiarate alla Commissione a norma dell'articolo 26, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 1290/2005 sono le spese complessivamente sostenute per la costituzione dei fondi o per la partecipazione agli stessi.

Tuttavia, al momento del versamento del saldo e della chiusura del programma di sviluppo rurale ai sensi dell'articolo 28 del regolamento (CE) n. 1290/2005, la spesa ammissibile corrisponde al totale:

- a) di ogni pagamento effettuato per investimenti in imprese da ciascuno dei fondi interessati o di ogni garanzia prestata, compresi gli importi impegnati a titolo di garanzie dai fondi di garanzia;

- b) dei costi di gestione ammissibili.

Il tasso di cofinanziamento da applicare corrisponde a quello della misura cui il fondo contribuisce. Se il fondo contribuisce a più misure con tassi di cofinanziamento diversi, questi ultimi si applicano proporzionalmente alla corrispondente spesa ammissibile.

La differenza tra il contributo effettivamente pagato dal FEASR a norma del primo comma e le spese ammissibili di cui al secondo comma, lettere a) o b), è liquidata nel contesto dei conti annuali dell'ultimo anno di attuazione del programma. Tali conti comprendono le necessarie informazioni finanziarie dettagliate.

2. Qualora il FEASR cofinanzi operazioni che comprendono fondi di garanzia per investimenti rimborsabili a norma dell'articolo 50 del presente regolamento, è effettuata un'adeguata valutazione *ex ante* delle perdite previste, tenendo in considerazione le pratiche di mercato correnti per operazioni analoghe per il tipo di investimento e di mercato in questione. La valutazione delle perdite previste può essere soggetta a riesame, qualora lo giustifichino le successive condizioni del mercato. Le risorse impegnate per onorare le garanzie rispecchiano tale valutazione.

3. Le risorse restituite all'operazione durante il periodo di programmazione provenienti da investimenti avviati dai fondi o ancora disponibili dopo che tutte le garanzie sono state soddisfatte, sono riutilizzate dal fondo conformemente all'accordo di finanziamento di cui all'articolo 51, paragrafo 6, del presente regolamento, oppure liquidate nel contesto dei conti annuali. Successivamente al termine di ammissibilità del programma di sviluppo rurale, le risorse provenienti dagli investimenti avviati dai fondi e restituite all'operazione o ancora disponibili dopo che tutte le garanzie sono state soddisfatte, sono riutilizzate dagli Stati membri interessati a favore di singole imprese.

Gli interessi generati dai pagamenti dei programmi di sviluppo rurale ai fondi sono impiegati a norma del primo comma.»

- 9) all'articolo 53, paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

«Se del caso, gli Stati membri possono fissare l'entità del sostegno di cui agli articoli 27, 31, da 37 a 41 e da 43 a 49 del regolamento (CE) n. 1698/2005 sulla base di costi standard e di ipotesi standard di mancato guadagno;»

- 10) all'articolo 54, paragrafo 1, la frase introduttiva del primo comma è sostituita dal testo seguente:

«I contributi in natura di beneficiari pubblici o privati, segnatamente la fornitura di beni o servizi senza pagamento in denaro giustificato da fatture o documenti equivalenti, possono essere considerati spese ammissibili alle seguenti condizioni:»

- 11) all'articolo 55, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nel caso di investimenti agricoli, l'acquisto di diritti di produzione agricola, di diritti all'aiuto, di animali, di piante annuali e la loro messa a dimora non sono ammissibili al sostegno agli investimenti.

I semplici investimenti di sostituzione non costituiscono spese ammissibili.

Tuttavia, in caso di ripristino del potenziale produttivo agricolo danneggiato da calamità naturali a norma dell'articolo 20, lettera b), punto vi), del regolamento (CE) n. 1698/2005, possono essere considerate spese ammissibili le spese per l'acquisto di animali e gli investimenti di sostituzione.»

- 12) l'articolo 56 è sostituito dal seguente:

«Articolo 56

1. In deroga all'articolo 24, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 65/2011, gli Stati membri, su richiesta, possono versare un anticipo ai beneficiari del sostegno all'investimento. Per quanto concerne i beneficiari pubblici, detto anticipo può essere concesso soltanto ai comuni e alle associazioni di comuni, alle autorità regionali nonché agli enti di diritto pubblico.

2. L'importo degli anticipi è limitato al 50 % dell'aiuto pubblico all'investimento e la sua liquidazione è subordinata alla costituzione di una garanzia bancaria o di una garanzia equivalente pari al 110 % dell'importo anticipato.

Uno strumento fornito quale garanzia da una pubblica autorità è ritenuto equivalente alla garanzia di cui al primo comma, purché tale autorità s'impegni a versare l'importo coperto dalla garanzia nel caso in cui il diritto all'importo anticipato non sia stato stabilito.

3. La garanzia può essere svincolata una volta che l'organismo pagatore competente abbia accertato che l'importo delle spese effettivamente sostenute corrispondenti all'aiuto pubblico per l'investimento supera l'importo dell'anticipo.»

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

L'articolo 1, punto 12, si applica a partire dal 1° gennaio 2011 per quanto attiene all'articolo 56, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (CE) n. 1974/2006.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 14 luglio 2011.

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 680/2011 DELLA COMMISSIONE**del 14 luglio 2011****che fissa, per il 2011, i massimali di bilancio per alcuni regimi di sostegno diretto di cui al regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio, del 19 gennaio 2009, che stabilisce norme comuni relative ai regimi di sostegno diretto agli agricoltori nell'ambito della politica agricola comune e istituisce taluni regimi di sostegno a favore degli agricoltori, e che modifica i regolamenti (CE) n. 1290/2005, (CE) n. 247/2006 e (CE) n. 378/2007 e abroga il regolamento (CE) n. 1782/2003 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 51, paragrafo 2, primo comma, l'articolo 69, paragrafo 3, l'articolo 87, paragrafo 3, l'articolo 123, paragrafo 1, e l'articolo 128, paragrafo 1, secondo comma, e paragrafo 2, secondo comma, e l'articolo 131, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Per gli Stati membri che attuano nel 2011 il regime del pagamento unico di cui al titolo III del regolamento (CE) n. 73/2009, è opportuno fissare per il 2011 i massimali di bilancio per ciascuno dei pagamenti di cui agli articoli 52, 53 e 54 dello stesso regolamento.
- (2) Per gli Stati membri che si avvalgono nel 2011 dell'opzione di cui all'articolo 87 del regolamento (CE) n. 73/2009, è opportuno fissare per il 2011 i massimali di bilancio applicabili ai pagamenti diretti esclusi dal regime di pagamento unico.
- (3) Per gli Stati membri che si avvalgono nel 2011 delle opzioni di cui all'articolo 69, paragrafo 1, o all'articolo 131, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 73/2009, è opportuno fissare per il 2011 i massimali di bilancio per il sostegno specifico di cui al titolo III, capitolo 5, dello stesso regolamento.
- (4) L'articolo 69, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 73/2009 limita le risorse applicabili a ciascuna misura accoppiata stabilita all'articolo 68, paragrafo 1, lettera a), punti i), ii), iii) e iv), e all'articolo 68, paragrafo 1, lettere b) ed e), al 3,5 % dei massimali nazionali di cui all'articolo 40 dello stesso regolamento. Per motivi di chiarezza, la Commissione pubblica i massimali che risultano dagli importi comunicati dagli Stati membri per le misure in questione.
- (5) Ai sensi dell'articolo 69, paragrafo 6, lettera a), del regolamento (CE) n. 73/2009, gli importi calcolati conformemente all'articolo 69, paragrafo 7, dello stesso regola-

mento sono stati stabiliti nell'allegato III del regolamento (CE) n. 1120/2009 della Commissione, del 29 ottobre 2009, recante modalità di applicazione del regime di pagamento unico di cui al titolo III del regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio ⁽²⁾. Per motivi di chiarezza, è opportuno che la Commissione pubblichi gli importi comunicati dagli Stati membri che essi intendono impiegare conformemente all'articolo 69, paragrafo 6, lettera a), del regolamento (CE) n. 73/2009.

- (6) Per motivi di chiarezza, è opportuno pubblicare i massimali di bilancio del regime di pagamento unico per il 2011 che si ottengono detraendo dai massimali indicati nell'allegato VIII del regolamento (CE) n. 73/2009 i massimali fissati per i pagamenti di cui agli articoli 52, 53, 54, 68 e 87 dello stesso regolamento. L'importo da dedurre dal suindicato allegato VIII per finanziare il sostegno specifico stabilito all'articolo 68 del regolamento (CE) n. 73/2009 corrisponde alla differenza fra l'importo totale del sostegno specifico comunicato dagli Stati membri e gli importi comunicati per finanziare il sostegno specifico in conformità dell'articolo 69, paragrafo 6, lettera a), dello stesso regolamento. Qualora uno Stato membro che attua il regime del pagamento unico decida di concedere il sostegno di cui all'articolo 68, paragrafo 1, lettera c), l'importo comunicato alla Commissione deve essere incluso nel massimale del regime del pagamento unico, poiché detto sostegno assume la forma di un incremento del valore unitario e/o del numero di diritti al pagamento dell'agricoltore.
- (7) Per gli Stati membri che applicano nel 2011 il regime di pagamento unico per superficie di cui al titolo V, capitolo 2, del regolamento (CE) n. 73/2009, è opportuno fissare le dotazioni finanziarie annue, in conformità dell'articolo 123, paragrafo 1, del medesimo regolamento.
- (8) Per motivi di chiarezza, è opportuno pubblicare gli importi massimi dei fondi messi a disposizione degli Stati membri che applicano nel 2011 il regime del pagamento unico per superficie per la concessione del pagamento distinto per lo zucchero, a norma dell'articolo 126 del regolamento (CE) n. 73/2009, stabiliti sulla base della loro comunicazione.
- (9) Per motivi di chiarezza, è opportuno pubblicare gli importi massimi dei fondi messi a disposizione degli Stati membri che applicano nel 2011 il regime del pagamento unico per superficie per la concessione del pagamento distinto per i prodotti ortofrutticoli, a norma dell'articolo 127 del regolamento (CE) n. 73/2009, stabiliti sulla base della loro comunicazione.

⁽¹⁾ GU L 30 del 31.1.2009, pag. 16.⁽²⁾ GU L 316 del 2.12.2009, pag. 1.

- (10) Occorre fissare per il 2011 i massimali di bilancio applicabili ai pagamenti transitori per i prodotti ortofrutticoli, a norma dell'articolo 128, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 73/2009, per gli Stati membri che applicano il regime di pagamento unico per superficie, stabiliti in base alla loro comunicazione.
- (11) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione dei pagamenti diretti,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. I massimali di bilancio per il 2011, di cui all'articolo 51, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 73/2009, sono stabiliti nell'allegato I del presente regolamento.
2. I massimali di bilancio per il 2011, di cui all'articolo 87, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 73/2009, sono stabiliti nell'allegato II del presente regolamento.
3. I massimali di bilancio per il 2011, di cui agli articoli 69, paragrafo 3, e 131, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 73/2009, sono stabiliti nell'allegato III del presente regolamento.
4. I massimali di bilancio per il 2011 per il sostegno stabilito all'articolo 68, paragrafo 1, lettera a), punti i), ii), iii) e iv), e all'articolo 68, paragrafo 1, lettere b) ed e) del regolamento (CE) n. 73/2009, sono stabiliti nell'allegato IV del presente regolamento.
5. Gli importi che possono essere impiegati dagli Stati membri conformemente all'articolo 69, paragrafo 6, lettera a), del

regolamento (CE) n. 73/2009 per coprire il sostegno specifico di cui all'articolo 68, paragrafo 1, dello stesso regolamento, sono stabiliti nell'allegato V del presente regolamento.

6. I massimali di bilancio per il 2011 per il regime di pagamento unico, di cui al titolo III del regolamento (CE) n. 73/2009, sono stabiliti nell'allegato VI del presente regolamento.

7. Le dotazioni finanziarie annue per il 2011, di cui all'articolo 123, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 73/2009, sono stabilite nell'allegato VII del presente regolamento.

8. Gli importi massimi dei fondi messi a disposizione della Repubblica ceca, della Lettonia, della Lituania, della Polonia, della Romania, della Slovacchia e dell'Ungheria nel 2011, per la concessione del pagamento distinto per lo zucchero di cui all'articolo 126 del regolamento (CE) n. 73/2009, sono stabiliti nell'allegato VIII del presente regolamento.

9. Gli importi massimi dei fondi messi a disposizione della Repubblica ceca, della Polonia, della Slovacchia e dell'Ungheria nel 2011, per la concessione del pagamento distinto per i prodotti ortofrutticoli di cui all'articolo 127 del regolamento (CE) n. 73/2009, sono stabiliti nell'allegato IX del presente regolamento.

10. I massimali di bilancio per il 2011, di cui all'articolo 128, paragrafi 1 e 2, secondo comma, del regolamento (CE) n. 73/2009, sono stabiliti nell'allegato X del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il settimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 14 luglio 2011.

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

Massimali di bilancio per i pagamenti diretti da erogare ai sensi degli articoli 52, 53 e 54 del regolamento (CE) n. 73/2009

Anno civile 2011

(in migliaia di EUR)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Premio per pecora e per capra		855					21 892		600	
Premio supplementare per pecora e per capra							7 184		200	
Premio per vacca nutrice	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Supplemento al premio per vacca nutrice	19 389		26 000			99	9 462			
Premio speciale per i bovini		33 085						10 077		37 446
Premio all'abbattimento, animali adulti			47 175				8 657			
Premio all'abbattimento, vitelli	6 384		560				946			
Pomodori, articolo 54, paragrafo 1				4 017			16 667			
Prodotti ortofrutticoli diversi dai pomodori, articolo 54, paragrafo 2				33 025	850					

ALLEGATO II

Massimali di bilancio per i pagamenti diretti da erogare ai sensi dell'articolo 87 del regolamento (CE) n. 73/2009

Anno civile 2011

(in migliaia di EUR)

	Spagna	Francia	Italia	Paesi Bassi	Portogallo	Finlandia
— Aiuto alle sementi	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

ALLEGATO III

**Massimali di bilancio per il sostegno specifico di cui all'articolo 68, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 73/2009
Anno civile 2011**

(in migliaia di EUR)

Stato membro	
Belgio	6 389
Bulgaria	19 326
Repubblica ceca	31 826
Danimarca	15 800
Germania	2 000
Estonia	1 253
Irlanda	25 000
Grecia	108 000
Spagna	247 865
Francia	456 600
Italia	316 950
Lettonia	5 130
Lituania	9 503
Ungheria	77 290
Paesi Bassi	21 965
Austria	11 900
Polonia	40 800
Portogallo	32 411
Romania	25 545
Slovenia	11 699
Slovacchia	11 000
Finlandia	47 555
Svezia	3 434
Regno Unito	29 800

Nota: Importi comunicati dagli Stati membri per la concessione del sostegno di cui all'articolo 68, paragrafo 1, lettera c), inclusi nei massimali del regime di pagamento unico.

Grecia: 30 000 EUR

Slovenia: 4 800 EUR

ALLEGATO IV

Massimali di bilancio per il sostegno di cui all'articolo 68, paragrafo 1, lettera a), punti i), ii), iii) e iv), e all'articolo 68, paragrafo 1, lettere b) ed e) del regolamento (CE) n. 73/2009

Anno civile 2011

(in migliaia di EUR)

Stato membro	
Belgio	6 389
Bulgaria	19 326
Repubblica ceca	31 826
Danimarca	4 300
Germania	2 000
Estonia	1 253
Irlanda	25 000
Grecia	78 000
Spagna	178 265
Francia	272 600
Italia	147 950
Lettonia	5 130
Lituania	9 503
Ungheria	46 164
Paesi Bassi	14 000
Austria	11 900
Polonia	40 800
Portogallo	19 510
Romania	25 545
Slovenia	6 899
Slovacchia	11 000
Finlandia	47 555
Svezia	3 434
Regno Unito	29 800

ALLEGATO V

Importi a disposizione degli Stati membri conformemente all'articolo 69, paragrafo 6, lettera a), del regolamento (CE) n. 73/2009 per coprire il sostegno specifico di cui all'articolo 68, paragrafo 1, dello stesso regolamento

Anno civile 2011

(in migliaia di EUR)

Stato membro	
Belgio	6 389
Danimarca	15 800
Irlanda	23 900
Grecia	70 000
Spagna	144 200
Francia	74 000
Italia	144 900
Paesi Bassi	21 965
Austria	11 900
Portogallo	21 700
Slovenia	4 800
Finlandia	4 762

ALLEGATO VI

**Massimali di bilancio per il regime di pagamento unico
Anno civile 2011***(in migliaia di EUR)*

Stato membro	
Belgio	508 479
Danimarca	997 381
Germania	5 769 994
Irlanda	1 339 421
Grecia	2 223 798
Spagna	4 676 132
Francia	7 477 752
Italia	4 048 143
Lussemburgo	37 679
Malta	4 726
Paesi Bassi	852 443
Austria	676 748
Portogallo	435 505
Slovenia	105 247
Finlandia	521 080
Svezia	724 349
Regno Unito	3 946 682

ALLEGATO VII

**Dotazioni finanziarie annue per il regime di pagamento unico per superficie
Anno civile 2011***(in migliaia di EUR)*

Stato membro	
Bulgaria	400 035
Repubblica ceca	667 365
Estonia	80 656
Cipro	40 902
Lettonia	111 260
Lituania	289 729
Ungheria	958 593
Polonia	2 280 455
Romania	877 278
Slovacchia	292 357

ALLEGATO VIII

**Importo massimo dei fondi messi a disposizione degli Stati membri per la concessione del pagamento distinto
per lo zucchero di cui all'articolo 126 del regolamento (CE) n. 73/2009****Anno civile 2011***(in migliaia di EUR)*

Stato membro	
Repubblica ceca	44 245
Lettonia	3 308
Lituania	10 260
Ungheria	41 010
Polonia	159 392
Romania	5 051
Slovacchia	19 289

ALLEGATO IX

Importo massimo dei fondi messi a disposizione degli Stati membri per la concessione del pagamento distinto per gli ortofrutticoli di cui all'articolo 127 del regolamento (CE) n. 73/2009**Anno civile 2011***(in migliaia di EUR)*

Stato membro	
Repubblica ceca	414
Ungheria	4 756
Polonia	6 715
Slovacchia	690

ALLEGATO X

Massimali di bilancio per i pagamenti transitori da erogare nel settore degli ortofrutticoli di cui all'articolo 128 del regolamento (CE) n. 73/2009**Anno civile 2011***(in migliaia di EUR)*

Stato membro	Cipro	Romania	Slovacchia
Pomodori, articolo 128, paragrafo 1		869	335
Prodotti ortofrutticoli diversi dai pomodori — articolo 128, paragrafo 2	3 359		

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 681/2011 DELLA COMMISSIONE**del 14 luglio 2011****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,

visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati ⁽²⁾, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali

dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 136 del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 15 luglio 2011.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 14 luglio 2011.

*Per la Commissione,
a nome del presidente,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 157 del 15.6.2011, pag. 1.

ALLEGATO

Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 1833/2006 della Commissione (GU L 354 del 14.12.2006, pag. 19). Il codice «ZZ» rappresenta le «altre origini».

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 682/2011 DELLA COMMISSIONE**del 14 luglio 2011****relativo ai dazi doganali minimi da stabilirsi per la prima gara parziale nell'ambito della procedura di gara indetta dal regolamento di esecuzione (UE) n. 634/2011**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 187 in combinato disposto con l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 634/2011 della Commissione ⁽²⁾ ha indetto una gara permanente per la campagna 2010/11 relativa alle importazioni di zucchero di cui al codice NC 1701 a dazio doganale ridotto.
- (2) Conformemente all'articolo 6 del regolamento di esecuzione (UE) n. 634/2011, la Commissione deve decidere, alla luce delle offerte ricevute nell'ambito di una gara parziale, se fissare un dazio doganale minimo per codice NC a otto cifre.
- (3) In base alle offerte ricevute nell'ambito della prima gara parziale, occorre fissare un dazio doganale minimo per alcuni dei codici a otto cifre dello zucchero di cui al codice NC 1701, ma non per i restanti codici a otto cifre.

(4) Per lanciare un segnale tempestivo al mercato e garantire una gestione efficace della misura, è necessario che il presente regolamento entri in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

(5) Il comitato di gestione per l'organizzazione comune dei mercati agricoli non ha emesso un parere entro il termine stabilito dal suo presidente,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Per la prima gara parziale prevista nell'ambito della procedura di gara permanente indetta dal regolamento di esecuzione (UE) n. 634/2011, il cui termine di presentazione delle offerte è scaduto il 13 luglio 2011, per ogni codice a otto cifre dello zucchero di cui al codice NC 1701 è fissato, o non è fissato, un dazio doganale minimo, come indicato nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 14 luglio 2011.

*Per la Commissione,
a nome del presidente,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 170 del 30.6.2011, pag. 21.

ALLEGATO

Dazi doganali minimi

(EUR/t)

Codice NC a otto cifre	Dazio doganale minimo
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

(—) non è fissato alcun dazio doganale minimo (tutte le offerte sono rifiutate).

(X) nessuna offerta.

DECISIONI

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 14 luglio 2011

che rettifica la direttiva 2010/19/UE che modifica, ai fini dell'adattamento al progresso tecnico nel settore dei dispositivi antispruzzi di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, la direttiva 91/226/CEE del Consiglio e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la modifica degli allegati della direttiva 2007/46/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/415/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 39, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Si è verificato un errore nell'adozione della direttiva 2010/19/UE, del 9 marzo 2010, che modifica, ai fini dell'adattamento al progresso tecnico nel settore dei dispositivi antispruzzi di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, la direttiva 91/226/CEE del Consiglio e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾. La direttiva 2010/19/UE introduceva prescrizioni armonizzate riguardanti i dispositivi antispruzzo di tutte le categorie di veicoli oggetto della direttiva 91/226/CEE del Consiglio ⁽³⁾. Di conseguenza, anche gli allegati IV e XI della direttiva 2007/46/CE sono stati modificati dalla direttiva sopraccitata ai fini dell'adattamento al progresso tecnico. Poiché tali allegati sono già stati sostituiti dal regolamento (CE) n. 1060/2008 della Commissione, del 7 ottobre 2008,

che sostituisce gli allegati I, III, IV, VI, VII, XI e XV della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) ⁽⁴⁾ e modificati da diversi regolamenti, anche le loro modifiche successive avrebbero dovuto essere l'oggetto di un regolamento. È pertanto opportuno, nell'interesse della chiarezza del diritto, correggere la direttiva 2010/19/UE.

- (2) L'articolo 2 della direttiva 2010/19/UE va dunque soppresso.
- (3) I provvedimenti di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato tecnico — Veicoli a motore,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'articolo 2 della direttiva 2010/19/UE è soppresso.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 14 luglio 2011.

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 72 del 20.3.2010, pag. 17.

⁽³⁾ GU L 103 del 23.4.1991, pag. 5.

⁽⁴⁾ GU L 292 del 31.10.2008, pag. 1.

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 14 luglio 2011

che approva taluni programmi modificati di eradicazione e di sorveglianza delle malattie degli animali e delle zoonosi per il 2011 e che modifica la decisione 2010/712/UE per quanto riguarda il contributo finanziario dell'Unione a determinati programmi approvati con tale decisione

[notificata con il numero C(2011) 4993]

(2011/416/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

ovini, volto ad introdurre l'obbligo di vaccinazione contro il sierotipo 8 in determinate regioni in seguito al manifestarsi di focolai di tale malattia.

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la decisione 2009/470/CE del Consiglio, del 25 maggio 2009, relativa a talune spese nel settore veterinario ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 27, paragrafi 5 e 6,

considerando quanto segue:

(1) La decisione 2009/470/CE stabilisce le modalità della partecipazione finanziaria dell'Unione a programmi di eradicazione, lotta e sorveglianza delle malattie animali e delle zoonosi.

(2) La decisione 2008/341/CE della Commissione, del 25 aprile 2008, che fissa i criteri comunitari applicabili ai programmi nazionali di eradicazione, di lotta e di sorveglianza relativi a talune malattie degli animali e zoonosi ⁽²⁾ dispone che, per essere approvati a titolo dell'azione finanziaria dell'Unione, i programmi presentati dagli Stati membri devono rispettare almeno i criteri fissati nell'allegato di tale decisione.

(3) La decisione 2010/712/UE della Commissione, del 23 novembre 2010, recante approvazione dei programmi annuali e pluriennali di eradicazione, lotta e sorveglianza di talune malattie animali e zoonosi presentati dagli Stati membri per il 2011 e gli anni successivi, nonché del contributo finanziario della Comunità a detti programmi ⁽³⁾ approva taluni programmi nazionali e fissa la percentuale e l'importo massimo del contributo finanziario dell'Unione per ciascun programma presentato dagli Stati membri.

(4) La Spagna ha presentato un programma modificato per la sorveglianza e l'eradicazione della febbre catarrale degli

(5) La Slovacchia ha presentato un programma di vaccinazione modificato riguardante l'eradicazione della rabbia per estendere la zona di distribuzione delle esche, in seguito al manifestarsi della malattia nelle zone confinanti della Polonia.

(6) La Polonia e la Finlandia hanno presentato programmi modificati per l'eradicazione della rabbia, volti ad includere le attività di vaccinazione orale in determinate zone di paesi terzi limitrofi confinanti con l'Unione, al fine di proteggere l'Unione dalla reintroduzione della rabbia tramite gli spostamenti di animali selvatici infetti che attraversano le frontiere comuni.

(7) La Commissione ha esaminato i programmi modificati presentati dalla Spagna, dalla Polonia, dalla Slovacchia e dalla Finlandia sotto il profilo veterinario e finanziario. I programmi sono stati ritenuti conformi alla legislazione veterinaria applicabile dell'Unione, in particolare ai criteri di cui alla decisione 2008/341/CE.

(8) I programmi modificati presentati da Spagna, Polonia, Slovacchia e Finlandia devono dunque essere approvati.

(9) La decisione 2010/712/UE prevede un contributo finanziario dell'Unione per la Slovacchia, per le attività di vaccinazione orale comprese nel programma annuale di eradicazione della rabbia in tale Stato membro, svolte nelle zone confinanti di paesi terzi limitrofi. Inoltre tale decisione prevede un contributo finanziario dell'Unione per la Lituania, per le attività di vaccinazione orale comprese nel programma pluriennale di eradicazione della rabbia in tale Stato membro, svolte nelle zone confinanti di paesi terzi limitrofi.

(10) È pertanto opportuno contemplare anche un contributo finanziario dell'Unione per le parti dei programmi di eradicazione della rabbia in Polonia e in Finlandia attuate nelle zone confinanti di paesi terzi limitrofi che confinano con l'Unione.

⁽¹⁾ GU L 155 del 18.6.2009, pag. 30.

⁽²⁾ GU L 115 del 29.4.2008, pag. 44.

⁽³⁾ GU L 309 del 25.11.2010, pag. 18.

- (11) L'approvazione, con la presente decisione, dei programmi modificati per l'eradicazione della rabbia presentati da Polonia e Finlandia incide sugli importi necessari per la realizzazione dei programmi per tali Stati membri, approvati dalla decisione 2010/712/UE. L'importo massimo del contributo finanziario dell'Unione ai programmi di eradicazione della rabbia in Polonia e in Finlandia, fissato da quest'ultima decisione, deve pertanto essere modificato di conseguenza.
- (12) La decisione 2010/712/UE va pertanto modificata di conseguenza.
- (13) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il programma modificato di sorveglianza ed eradicazione della febbre catarrale degli ovini presentato dalla Spagna il 1° febbraio 2011 è approvato per il periodo dal 1° gennaio 2011 al 31 dicembre 2011.

Articolo 2

I programmi modificati di eradicazione della rabbia presentati dalla Polonia il 5 aprile 2011, dalla Slovacchia il 13 dicembre 2010 e dalla Finlandia il 12 aprile 2011 sono approvati per il periodo dal 1° gennaio 2011 al 31 dicembre 2011.

Articolo 3

L'articolo 10 della decisione 2010/712/UE è modificato come segue:

1) al paragrafo 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) non supera i seguenti importi:

- i) 1 800 000 EUR per la Bulgaria;
- ii) 620 000 EUR per l'Estonia;

- iii) 1 450 000 EUR per l'Ungheria;
- iv) 7 110 000 EUR per la Polonia;
- v) 5 000 000 EUR per la Romania;
- vi) 700 000 EUR per la Slovacchia;
- vii) 200 000 EUR per la Finlandia.»;

2) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Fatto salvo il disposto dei paragrafi 2 e 3, per le parti del programma della Polonia, della Slovacchia e della Finlandia attuate al di fuori del territorio dell'Unione, il contributo finanziario dell'Unione:

- a) è concesso esclusivamente per l'acquisto e la distribuzione di vaccini orali ed esche;
- b) è fissato al 100 %; e
- c) non supera:
 - i) 630 000 EUR per la Polonia;
 - ii) 250 000 EUR per la Slovacchia;
 - iii) 65 000 EUR per la Finlandia.»

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 14 luglio 2011.

Per la Commissione
John DALLI
Membro della Commissione

RETTIFICHE**Rettifica della decisione 2011/332/PESC del Consiglio, del 7 giugno 2011, che modifica la decisione 2011/137/PESC concernente misure restrittive in considerazione della situazione in Libia**

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 149 dell'8 giugno 2011)

A pagina 10, articolo 1, secondo comma (testo del nuovo paragrafo 2 bis dell'articolo 6 della decisione 2011/137/PESC):

anziché: « "2 bis. Per quanto riguarda le autorità portuali, il divieto di mettere fondi, attività finanziarie o risorse economiche a disposizione delle persone o entità di cui al paragrafo 1, lettera b), non preclude l'esecuzione, fino al 15 luglio 2011, dei contratti conclusi anteriormente alla data di entrata in vigore della presente decisione, ad esclusione dei contratti relativi a petrolio, gas e prodotti raffinati." »,

leggi: « "2 bis. Per quanto riguarda le autorità portuali, il divieto di mettere fondi, attività finanziarie o risorse economiche a disposizione delle persone o entità di cui al paragrafo 1, lettera b), non preclude l'esecuzione, fino al 15 luglio 2011, dei contratti conclusi anteriormente al 7 giugno 2011, ad esclusione dei contratti relativi a petrolio, gas e prodotti raffinati." »

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2011 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 100 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	770 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, 1 edizione la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>

