

# Jurnalul Oficial

## al Uniunii Europene

L 185



Ediția  
în limba română

### Legislație

Anul 54  
15 iulie 2011

Cuprins

#### II Acte fără caracter legislativ

##### REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010 <sup>(1)</sup>** ..... 1
- ★ **Regulamentul (UE) nr. 678/2011 al Comisiei din 14 iulie 2011 de înlocuire a anexei II și de modificare a anexelor IV, IX și XI la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) <sup>(1)</sup>** ..... 30
- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 679/2011 al Comisiei din 14 iulie 2011 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1974/2006 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1698/2005 al Consiliului privind sprijinul pentru dezvoltarea rurală acordat din Fondul European Agricol pentru Dezvoltare Rurală (FEADR)** ..... 57
- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 680/2011 al Comisiei din 14 iulie 2011 de stabilire, pentru anul 2011, a plafoanelor bugetare aplicabile anumitor scheme de ajutoare directe prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 73/2009 al Consiliului** ..... 62
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 681/2011 al Comisiei din 14 iulie 2011 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume ..... 72

Preț: 4 EUR

(continuare în pagina următoare)

<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE

# RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 682/2011 al Comisiei din 14 iulie 2011 privind taxa vamală minimă care trebuie stabilită pentru primele invitații parțiale de participare la licitație prevăzute în cadrul procedurii de licitație deschise prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 634/2011 74

## DECIZII

2011/415/UE:

- ★ Decizia Comisiei din 14 iulie 2011 de corectare a Directivei 2010/19/UE de modificare, în sensul adaptării la progresul tehnic în domeniul sistemelor antiîmproșcare ale unor categorii de vehicule și ale remorcilor acestora, a Directivei 91/226/CEE a Consiliului și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, cu privire la modificarea anexelor la Directiva 2007/46/CE <sup>(1)</sup> ..... 76

2011/416/UE:

- ★ Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 14 iulie 2011 de aprobare a anumitor programe modificate de eradicare și monitorizare a bolilor animalelor și a zoonozelor pentru anul 2011 și de modificare a Deciziei 2010/712/UE cu privire la contribuția financiară a Uniunii pentru anumite programe aprobate prin decizia respectivă [notificată cu numărul C(2011) 4993]..... 77

---

## Rectificări

- ★ Rectificare la Decizia 2011/332/PESC a Consiliului din 7 iunie 2011 de modificare a Deciziei 2011/137/PESC privind măsuri restrictive având în vedere situația din Libia (JO L 149, 8.6.2011, p. 10) 79



<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL (UE) NR. 677/2011 AL COMISIEI

din 7 iulie 2011

**de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) <sup>(1)</sup>, în special articolul 11,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian) <sup>(2)</sup>, în special articolul 6,

întrucât:

- (1) Obiectivul Regulamentului (CE) nr. 551/2004 este de a veni în sprijinul conceptului unui spațiu aerian operațional din ce în ce mai integrat, în contextul politicii comune în domeniul transporturilor, și de a stabili proceduri comune de configurare, planificare și management care să asigure desfășurarea eficientă și în condiții de siguranță a gestionării traficului aerian. Scopul funcțiilor de rețea trebuie să fie sprijinirea inițiativelor la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.
- (2) Funcțiile de rețea trebuie să reprezinte un „serviciu de interes general” furnizat pentru rețeaua aviațică europeană, care să contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian prin garantarea nivelului necesar de performanță, de compatibilitate și de coordonare a activităților, inclusiv a celor vizând să asigure utilizarea optimă a resurselor limitate.
- (3) Configurarea rețelei europene de rute și coordonarea resurselor limitate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 551/2004 nu trebuie să aducă atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și nici cerințelor statelor membre referitoare la ordinea publică, la securitatea publică și la obiectivele din domeniul apărării, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

- (4) Decizia nr. 676/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 martie 2002 privind cadrul de reglementare pentru politica de gestionare a spectrului de frecvențe radio în Comunitatea Europeană (decizia privind spectrul de frecvențe radio) <sup>(3)</sup> creează un cadru juridic și de orientare pentru domeniul respectiv.
- (5) Trebuie creat un organism imparțial și competent (administratorul de rețea) care să îndeplinească sarcinile necesare pentru exercitarea funcțiilor de rețea prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 551/2004.
- (6) Rețeaua europeană de rute trebuie configurată astfel încât să optimizeze rutele din perspectiva „gate-to-gate” pe parcursul tuturor etapelor zborului, luând în considerare în special eficiența zborurilor și aspecte de mediu.
- (7) Activitatea Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) și a Eurocontrol legată de configurarea rutelor, de frecvență și de gestionarea codurilor de transponder SSR (*secondary surveillance radar* – radar secundar de supraveghere) este recunoscută și trebuie utilizată ca bază pentru optimizarea dezvoltării și a operării rețelei la nivelul Uniunii.
- (8) În ceea ce privește rețeaua, obligațiile statelor membre față de OACI în materie de configurare a rutelor, de frecvență și de gestionare a codurilor de transponder SSR trebuie respectate și aplicate în mod mai eficace, cu coordonarea și sprijinul administratorului de rețea.
- (9) Alocarea spectrului de frecvențe radio are loc în contextul Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor (UIT). Statelor membre le revine responsabilitatea de a evidenția cerințele aviației civile și, în consecință, de a utiliza în mod optim resursele alocate pentru traficul aerian general.
- (10) OACI a elaborat materialul orientativ necesar pentru funcția de cod SSR al transponderelor și pentru cea de frecvențe radio și operează un sistem de înregistrare a alocărilor de frecvențe pentru traficul aerian general în regiunea europeană a OACI, facilitat în prezent de Eurocontrol.

<sup>(1)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

<sup>(3)</sup> JO L 108, 24.4.2002, p. 1.

- (11) Regulamentul (CE) nr. 551/2004 prevede adoptarea unor norme detaliate de punere în aplicare pentru coordonarea și armonizarea proceselor și procedurilor care vizează eficientizarea gestionării frecvențelor aeronautice, precum și o funcție centrală de coordonare a identificării și soluționării rapide a necesităților legate de frecvențe pentru a sprijini configurarea și operarea rețelei.
- (12) Întrucât managementul fluxului de trafic aerian (ATFM) este parte integrantă din funcțiile de rețea, este necesară o legătură adecvată cu Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian <sup>(1)</sup>.
- (13) Întrucât eficiența administrării rețelei depinde de inițierea imediată a funcțiilor de rețea, statele membre au însărcinat deja Eurocontrol cu realizarea ATFM.
- (14) Este benefic să se încredințeze unui singur organism coordonarea diverselor funcții de rețea în vederea elaborării unor soluții coerente de optimizare pe termen scurt și lung la nivel de rețea, care să respecte obiectivele de performanță. Cu toate acestea, funcțiile de rețea vor fi exercitate de administratorul rețelei și la nivelul statelor membre și al blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de responsabilitățile atribuite fiecărei părți prin prezentul regulament.
- (15) Administratorul de rețea trebuie să fie implicat în unele aspecte ale planurilor, acțiunilor și performanței în materie de management al traficului aerian (ATM) elaborate de statele membre și de blocurile funcționale de spațiu aerian, mai ales atunci când se preconizează sau este probabil că acest lucru va avea un efect semnificativ asupra performanței rețelei.
- (16) Evenimentele legate de erupția vulcanului Eyjafjallajökull din aprilie 2010 au demonstrat necesitatea de a crea o entitate centrală care să poată prelua conducerea în ceea ce privește coordonarea gestionării măsurilor de atenuare la nivel local, regional și la nivel de rețea, în vederea asigurării unei reacții prompte la situațiile de criză care vor afecta sectorul aviației în viitor.
- (17) Trebuie să existe coordonare între funcțiile de rețea și operațiunile organizate la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.
- (18) Trebuie să se organizeze, la nivel național, la nivel de blocuri funcționale de spațiu aerian și la nivel de rețea consultări concrete cu părțile interesate.
- (19) Întrucât aeroporturile, care reprezintă puncte de intrare și de ieșire din rețea, contribuie semnificativ la performanța generală a rețelei, funcțiile de rețea trebuie să fie legate, prin intermediul Observatorului Uniunii Europene pentru capacitatea aeroporturilor, cu operatorii de aeroporturi care acționează în calitate de coordonatori la sol, în scopul optimizării capacității la sol, sporind astfel capacitatea generală a rețelei.
- (20) Aplicarea funcțiilor de rețea nu trebuie să aducă atingere prevederilor Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare <sup>(2)</sup>.
- (21) Ținând seama în mod corespunzător de eficacitatea operațiunilor militare, cooperarea și coordonarea dintre civili și militari sunt de cea mai mare importanță pentru atingerea obiectivelor stabilite. Cu toate că deciziile privind conținutul, sfera sau desfășurarea operațiunilor și instrucției militare în cadrul regimului de trafic aerian operațional nu intră în sfera de competențe a Uniunii, este important să se țină seama de interfețele dintre aceste operațiuni și cele care fac obiectul prezentului regulament, în interesul siguranței și al eficienței reciproce.
- (22) Funcțiile de rețea nu trebuie să aducă atingere dispozițiilor articolului 13 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, care vizează salvagardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare, sau aplicării dispozițiilor articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 referitoare la utilizarea flexibilă a spațiului aerian.
- (23) Funcțiile de rețea trebuie furnizate în mod rentabil, evitând în special orice duplicare a eforturilor și, prin urmare, permițând furnizarea acestor funcții în așa fel încât eforturile financiare și cele în materie de resurse umane depuse de statele membre în temeiul prezentului regulament să fie mai reduse, sau cel puțin nu mai mari, decât cele depuse înainte de numirea unui administrator de rețea.
- (24) Comisia trebuie să asigure supravegherea corespunzătoare a administratorului de rețea.
- (25) Cerințele de siguranță aplicabile funcțiilor de rețea trebuie să fie la un nivel comparabil cu cel al cerințelor Agenției Europene de Siguranță a Aviației (agenția) referitoare la furnizarea serviciilor de navigație aeriană. Aceste cerințe, precum și cele privind supravegherea siguranței trebuie să fie prevăzute în prezentul regulament.
- (26) Faptul că țările terțe sunt luate în considerare și implicate în stabilirea și punerea în aplicare a funcțiilor de rețea trebuie să contribuie la crearea dimensiunii paneuropene a cerului unic european.
- (27) Funcțiile de rețea pot fi extinse în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004.
- (28) Exercitarea funcțiilor de rețea trebuie să facă obiectul unor obiective de performanță specifice. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 29 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană <sup>(3)</sup> trebuie modificat în consecință. Aceste obiective de performanță pot fi dezvoltate ulterior pe baza experienței practice dobândite ca urmare a aplicării sistemului de performanță.

<sup>(1)</sup> JO L 80, 26.3.2010, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO L 14, 22.1.1993, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 201, 3.8.2010, p. 1.

(29) Regulamentul (UE) nr. 691/2010 trebuie modificat în mod corespunzător.

(30) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I

### DISPOZIȚII GENERALE

#### Articolul 1

#### Obiectul și domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament stabilește normele de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004, pentru a permite utilizarea optimă a spațiului aerian în cadrul cerului unic european și pentru a garanta că utilizatorii spațiului aerian pot exploata rutele pe care le preferă, permițând totodată un acces maxim la spațiile aeriene și la serviciile de navigație aeriană.

(2) În scopul administrării rețelei, prezentul regulament se aplică în special statelor membre, Agenției Europene de Siguranță a Aviației (agenția), utilizatorilor spațiului aerian, furnizorilor de servicii de navigație aeriană, operatorilor de aeroporturi, coordonatorilor de sloturi de aeroport și organismelor de exploatare, la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.

(3) În conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 și fără a aduce atingere exploatarea aeronavelor de stat în temeiul articolului 3 din Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională, statele membre aplică prezentul regulament în spațiul aerian de care sunt responsabile din regiunile EUR și AFI ale OACI.

(4) În conformitate cu articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, prezentul regulament nu împiedică aplicarea de măsuri de către un stat membru atât timp cât acestea sunt necesare pentru salvagardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare.

#### Articolul 2

#### Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile de la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

1. „operator de aeroport” înseamnă „organism de administrare a unui aeroport”, astfel cum este definit în Regulamentul (CEE) nr. 95/93;
2. „coordonator de sloturi de aeroport” înseamnă funcția înființată pe aeroporturile coordonate în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 95/93;
3. „configurarea spațiului aerian” înseamnă procesul prin care se contribuie la realizarea obiectivelor de performanță legate de rețea și sunt satisfăcute necesitățile utilizatorilor spațiului aerian, precum și prin care se garantează sau se mărește nivelul stabilit de siguranță și se sporește capacitatea spațiului aerian și performanța de mediu prin dezvoltarea și aplicarea de capacități și tehnici avansate de navigație, de rețele îmbunătățite de rute și de sectorizări conexe, de structuri aerospațiale optimizate și de proceduri ATM de creștere a capacității;
4. „rezervarea spațiului aerian” înseamnă un volum definit de spațiu aerian rezervat temporar pentru a fi utilizat în mod exclusiv sau specific de anumite categorii de utilizatori;
5. „restricționarea spațiului aerian” înseamnă un volum definit de spațiu aerian în care se pot desfășura, în anumite momente, activități periculoase pentru zborul aeronavelor (o „zonă periculoasă”); sau spațiul aerian situat deasupra zonelor de uscat sau a apelor teritoriale ale unui stat în care zborul aeronavelor este restricționat în conformitate cu anumite condiții specificate (o „zonă restricționată”); sau spațiul aerian situat deasupra zonelor de uscat sau a apelor teritoriale ale unui stat în care este interzis zborul aeronavelor (o „zonă interzisă”);
6. „structură de spațiu aerian” înseamnă un volum specific de spațiu aerian destinat să asigure exploatarea optimă și în condiții de siguranță a unei aeronave;
7. „utilizarea spațiului aerian” înseamnă modul în care este utilizat spațiul aerian în exploatare;
8. „reprezentant al utilizatorilor spațiului aerian” înseamnă orice persoană sau entitate juridică ce reprezintă interesele uneia sau mai multor categorii de utilizatori ai serviciilor de navigație aeriană;
9. „bandă de frecvențe aeronautice” înseamnă înscrierea în tabelul alocărilor de frecvențe din Regulamentul UIT privind radiocomunicațiile a unei anumite benzi de frecvențe în care se fac alocări de frecvențe pentru traficul aerian general;
10. „sector ATC” înseamnă un volum definit de spațiu aerian în care responsabilitatea de a controla traficul aerian revine, în orice moment, unui controlor sau unor controlori asociați;
11. „rută de serviciu pentru traficul aerian (rută ATS)” înseamnă o parte specificată a structurii de spațiu aerian destinată să canalizeze fluxul de trafic dacă este necesar pentru furnizarea de servicii de trafic aerian;
12. „coordonare între civili și militari” înseamnă interacțiunea dintre autoritățile civile și militare și componentele managementului de trafic aerian, necesară pentru asigurarea utilizării sigure, eficiente și armonioase a spațiului aerian;
13. „rută condiționată” (CDR) înseamnă o rută ATS care este disponibilă numai pentru planificarea zborurilor și pentru utilizare în condiții specificate;
14. „proces decizional în cooperare” înseamnă un proces în care deciziile sunt luate pe baza interacțiunii și consultării constante cu statele membre, cu părțile interesate operaționale și cu alți actori, după caz;
15. „criză de rețea” înseamnă incapacitatea de a furniza servicii de navigație aeriană la nivelul solicitat, având drept consecință o pierdere considerabilă a capacității rețelei, sau un dezechilibru major între capacitatea rețelei și cerere, sau o întrerupere semnificativă a fluxului de informații în una sau mai multe părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute;

16. „planul de îmbunătățire a rețelei de europene rute” înseamnă planul elaborat de administratorul de rețea în coordonare cu părțile interesate operaționale, care include rezultatul activităților sale operaționale în ceea ce privește configurarea rețelei de rute pe termen scurt și mediu, în conformitate cu principiile directoare din planul strategic al rețelei;
17. „spațiu aerian cu rute libere” înseamnă un anumit spațiu aerian în care utilizatorii pot să își planifice liber rutele între un punct de intrare și un punct de ieșire, fără a se raporta la rețeaua de rute ATS;
18. „alocare de frecvențe” înseamnă autorizația dată de un stat membru de a utiliza o frecvență radio sau un canal de frecvențe radio în condiții specificate;
19. „impactul asupra rețelei” înseamnă, în contextul funcției de frecvențe radio definite în anexa II la prezentul regulament, o situație în care o alocare de frecvențe radio degradează, împiedică sau întrerupe funcționarea uneia sau mai multor alocări de frecvențe radio în cadrul rețelei sau afectează utilizarea optimă a benzilor de frecvențe aeronautice care intră sub incidența prezentului regulament;
20. „opțiuni multiple în materie de rute” înseamnă posibilitatea utilizatorului spațiului aerian de a alege între două sau mai multe rute din rețeaua de rute ATS;
21. „țări terțe” înseamnă state din afara UE care sunt membre ale Eurocontrol sau care au încheiat cu Uniunea un acord privind aplicarea cerului unic european sau care participă la un bloc funcțional de spațiu aerian;
22. „administrator de rețea” înseamnă entitatea instituită în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 pentru a îndeplini sarcinile prevăzute la articolul respectiv și în prezentul regulament;
23. „plan de administrare a rețelei” înseamnă planul elaborat de administratorul de rețea în coordonare cu părțile interesate operaționale, în scopul organizării activităților sale operaționale pe termen scurt și mediu, în conformitate cu principiile directoare din planul strategic al rețelei. Planul de administrare a rețelei conține o parte specifică destinată configurării rețelei europene de rute, care include planul de ameliorare a rețelei europene de rute;
24. „planul strategic al rețelei” înseamnă planul elaborat de administratorul de rețea în concordanță cu plan general european de management al traficului aerian, în coordonare cu statele membre și cu părțile interesate operaționale, care definește principiile directoare de exploatare a rețelei și perspectivele pe termen lung ale acesteia;
25. „organism de exploatare” înseamnă un organism responsabil cu furnizarea de servicii tehnice și de inginerie în sprijinul serviciilor de trafic aerian, de comunicații, de navigație sau de supraveghere;
26. „cerințe operaționale” înseamnă cerințele de siguranță, capacitate și eficiență ale rețelei;
27. „părți interesate operaționale” înseamnă utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, furnizorii civili și militari de

servicii de navigație aeriană, operatorii de aeroporturi, coordonatori de sloturi de aeroport și organismele de exploatare, precum și toate grupurile suplimentare de părți interesate considerate ca fiind relevante pentru fiecare funcție;

28. „configurare sectorială” înseamnă un sistem care combină sectoarele create și cel mai bine plasate pentru a satisface cerințele operaționale și disponibilitatea spațiului aerian;

29. „rută solicitată de utilizator” înseamnă ruta dorită de operatorii de aeronave, despre care aceștia declară, în etapa de configurare a spațiului aerian, că răspunde necesităților lor.

## CAPITOLUL II

### ORGANIZAREA ȘI ADMINISTRAREA FUNCȚIILOR DE REȚEA

#### Articolul 3

##### Instituirea unui administrator de rețea

(1) În scopul îndeplinirii sarcinilor necesare pentru exercitarea funcțiilor prevăzute la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 și în anexele la prezentul regulament, se instituie un organism imparțial și competent (administratorul de rețea).

(2) Durata mandatului administratorului de rețea coincide cu perioadele de referință pentru sistemul de performanță prevăzut la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 691/2010. Aceasta trebuie să fie suficient de lungă pentru a permite atingerea maturității în exercitarea funcțiilor respective. Durata mandatului nu trebuie să fie mai scurtă decât două perioade de referință și poate fi prelungită.

(3) Numirea administratorului de rețea face obiectul unei decizii a Comisiei, după consultarea Comitetului pentru cerul unic în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și cel târziu la trei luni de la adoptarea prezentului regulament. Decizia respectivă include termenii și condițiile numirii administratorului de rețea, inclusiv în ceea ce privește finanțarea și condițiile retragerii acestuia. Comisia evaluează respectarea acestor condiții la finalul fiecărei perioade de referință menționate la alineatul (2).

(4) Administratorul de rețea îndeplinește următoarele funcții:

(a) configurarea rețelei europene de rute, în conformitate cu anexa I;

(b) coordonarea resurselor limitate, în special:

(i) frecvențele radio din cadrul benzilor de frecvențe aeronautice utilizate de traficul aerian general în conformitate cu anexa II;

(ii) codurile de transponder SSR, în conformitate cu anexa III.

Comisia poate încredința și alte funcții administratorului de rețea, în temeiul articolului 6 alineatul (3) sau alineatul (4) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004.

(5) Administratorul de rețea îndeplinește, de asemenea, funcția de gestionare a fluxului de trafic aerian (ATFM) menționată la articolul 6 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 și din Regulamentul (UE) nr. 255/2010.

#### Articolul 4

##### Sarcinile administratorului de rețea

(1) Pentru a sprijini exercitarea funcțiilor enumerate la articolul 3, administratorul de rețea îndeplinește următoarele sarcini, în vederea îmbunătățirii continue a administrării rețelei în cadrul cerului unic european, contribuind astfel la realizarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene, prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 691/2010, și, în special:

- (a) dezvoltarea, menținerea și aplicarea planului strategic al rețelei menționat la articolul 5, în conformitate cu sistemul de performanță prevăzut de Regulamentul (UE) nr. 691/2010, și ale planului general european de management al traficului aerian și ținând seama de planurile de navigație aeriană relevante ale OACI;
- (b) detalierea planului strategic al rețelei prin intermediul unui plan de administrare a rețelei, în conformitate cu articolul 6, abordând în special obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene, care acoperă perioade de trei până la cinci ani, perioade de un an, de un trimestru, de o săptămână și de o zi;
- (c) dezvoltarea proiectului integrat al rețelei europene de rute prevăzut în anexa I;
- (d) exercitarea funcției centrale de coordonare a frecvențelor radio, în conformitate cu articolul 6 alineatul (4) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 și cu anexa II la prezentul regulament;
- (e) coordonarea ameliorării procedurii de alocare a codurilor de transponder SSR, prevăzută în anexa III;
- (f) organizarea gestionării și a exercitării funcțiilor și îndeplinirea, în special, a obligațiilor unității centrale de ATFM;
- (g) asigurarea unei abordări consolidate și coordonate a tuturor activităților operaționale și de planificare ale rețelei, inclusiv monitorizarea și îmbunătățirea performanței generale a acesteia;
- (h) asigurarea sprijinului pentru managementul crizelor de rețea;
- (i) sprijinirea diferitelor părți interesate operaționale în îndeplinirea obligațiilor care le revin în aplicarea sistemelor și a procedurilor privind managementul traficului aerian și/sau serviciile de navigație aeriană (ATM/ANS) în conformitate cu planul general european de management al traficului aerian;
- (j) sprijinirea entităților însărcinate cu investigarea accidentelor sau incidentelor de aviație civilă sau cu analizarea acestora în conformitate cu cerințele entităților respective, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(1)</sup>;

(k) asigurarea coordonării cu alte regiuni și țări terțe care nu participă la activitatea administratorului de rețea.

(2) Administratorul de rețea contribuie la aplicarea sistemului de performanță în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 691/2010.

(3) Pentru îndeplinirea sarcinilor sale, administratorul rețelei garantează:

- (a) disponibilitatea, funcționarea și partajarea instrumentelor, a proceselor și a unor date coerente pentru sprijinirea procesului decizional în cooperare la nivelul rețelei, inclusiv, printre altele, sistemele de procesare a planurilor de zbor și cele de gestionare a datelor;
- (b) facilitarea și coordonarea între părțile interesate operaționale și sprijinirea acestora în punerea în aplicare a planurilor și a măsurilor conexe privind rețeaua, ca urmare a procesului decizional în cooperare;
- (c) coordonarea operațională, precum și optimizarea, interoperabilitatea și interconectivitatea corespunzătoare în cadrul sferei sale de responsabilitate;
- (d) coordonarea propunerilor de modificări cu documentele corespunzătoare ale OACI referitoare la funcțiile de rețea;
- (e) raportarea, în conformitate cu articolul 20, a tuturor aspectelor legate de performanța operațională, inclusiv resursele limitate;
- (f) o legătură adecvată cu alte moduri de transport.

(4) Administratorul de rețea răspunde cererilor ad-hoc de informații, recomandări, analize sau îndeplinește alte sarcini auxiliare similare legate de diversele sale funcții, la cererea Comisiei sau a agenției.

#### Articolul 5

##### Planul strategic al rețelei

(1) Pentru a-și orienta perspectiva pe termen lung, administratorul de rețea elaborează, menține și pune în aplicare planul strategic al rețelei, care trebuie să respecte perioada de referință prevăzută la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 691/2010. Planul strategic conține planul și obiectivele de performanță pentru următoarea perioadă de referință și oferă o imagine de ansamblu asupra perioadelor de referință viitoare.

(2) Planul strategic al rețelei furnizează informațiile prevăzute în anexa IV.

(3) Planul strategic al rețelei are ca scop realizarea obiectivelor de performanță stabilite pentru funcțiile de rețea prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 691/2010.

<sup>(1)</sup> JO L 295, 12.11.2010, p. 35.

- (4) Planul strategic al rețelei este actualizat dacă este necesar.

#### Articolul 6

##### Planul de administrare a rețelei

- (1) Pentru aplicarea planului strategic al rețelei la nivel operațional, administratorul de rețea elaborează un plan detaliat de administrare a rețelei.
- (2) Planul de administrare a rețelei furnizează informațiile prevăzute în anexa V.
- (3) Planul de administrare a rețelei instituie măsuri în vederea îndeplinirii obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 691/2010 care acoperă o perioadă de trei până la cinci ani, o perioadă de un an, de un trimestru, de o săptămână și de o zi.
- (4) Planul de administrare a rețelei include cerințe militare, dacă acestea sunt comunicate de statele membre.
- (5) Planul de administrare a rețelei include planul de ameliorare a rețelei europene de rute și un plan echivalent privind frecvențele radio și codurile de transponder SSR.
- (6) Planul de administrare a rețelei identifică constrângerile operaționale, blocajele, măsurile de îmbunătățire și soluțiile de remediere sau de atenuare.
- (7) Furnizorii de servicii de navigație aeriană, blocurile funcționale de spațiu aerian și operatorii de aeroport se asigură că planurile lor operaționale sunt în concordanță cu planul de administrare a rețelei. Administratorul de rețea asigură coerența planului de administrare a rețelei.
- (8) Planul de administrare a rețelei trebuie actualizat periodic, luând în considerare toate evoluțiile relevante ale necesităților și cerințelor funcțiilor de rețea.

#### Articolul 7

##### Competențele administratorului de rețea

- (1) Fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre, administratorul de rețea adoptă, în îndeplinirea sarcinilor sale, măsuri individuale care rezultă din procesul decizional în cooperare. Părțile vizate de măsurile respective trebuie să le aplice.
- (2) Dacă responsabilitățile statelor membre împiedică adoptarea acestor măsuri individuale, administratorul de rețea aduce cazul la cunoștința Comisiei spre analiză.
- (3) De asemenea, administratorul rețelei recomandă măsuri cu privire la alte aspecte necesare pentru performanța rețelei.
- (4) Administratorul de rețea adoptă, în sfera sa de responsabilitate, măsuri destinate să garanteze realizarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene aplicabile, menționate la articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010.
- (5) Administratorul de rețea colectează, consolidează și analizează toate datele relevante specificate în anexele I-VI. Administratorul de rețea transmite aceste date Comisiei, agenției sau organismului de evaluare a performanței prevăzut de Regulamentul (UE) nr. 691/2010, la cererea acestora.

#### Articolul 8

##### Relații cu părțile interesate operaționale

- (1) Pentru a-și îndeplini sarcinile de monitorizare și îmbunătățire a performanței generale a rețelei, administratorul de rețea stabilește, împreună cu părțile interesate operaționale, structurile de lucru corespunzătoare prevăzute la articolul 15.
- (2) Părțile interesate operaționale se asigură că măsurile aplicare la nivel local sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sunt compatibile cu cele adoptate la nivelul rețelei prin procesul decizional în cooperare.
- (3) Părțile interesate operaționale transmit administratorului de rețea datele enumerate în anexele I-VI, respectând eventualele cerințe în materie de termene limită, de exhaustivitate sau de acuratețe convenite cu administratorul de rețea pentru transmiterea acestora.
- (4) Părțile interesate operaționale vizate de măsurile individuale luate de administratorul de rețea în temeiul articolului 7 alineatul (1) pot solicita reexaminarea acestor măsuri în termen de cinci zile lucrătoare de la adoptarea lor. Cererea de reexaminare nu are efect suspensiv asupra măsurilor individuale.
- (5) Administratorul de rețea confirmă sau modifică măsurile în cauză în termen de cinci zile lucrătoare sau, în caz de criză de rețea, în termen de 48 de ore.

#### Articolul 9

##### Relații cu statele membre

- (1) În îndeplinirea sarcinilor care îi revin, administratorul de rețea ține seama în mod corespunzător de responsabilitățile statelor membre.
- (2) Statele membre informează administratorul de rețea în cazul în care suveranitatea și responsabilitățile lor împiedică adoptarea măsurilor individuale prevăzute la articolul 7 alineatul (1).
- (3) Atunci când sunt implicate în aspecte operaționale legate de funcțiile de rețea, statele membre participă la procesul decizional în cooperare și aplică la nivel național rezultatele convenite în cadrul acestui proces.

#### Articolul 10

##### Relații cu blocurile funcționale de spațiu aerian

- (1) Statele membre asigură o cooperare și o coordonare strânsă între blocurile funcționale de spațiu aerian și administratorul de rețea, de exemplu la nivelul planificării strategice și al gestionării tactice a fluxurilor zilnice și a capacității.
- (2) Pentru a facilita interconectivitatea operațională între blocurile funcționale de spațiu aerian, administratorul de rețea stabilește, în strânsă cooperare cu toate blocurile funcționale de spațiu aerian, procese, proceduri și interfețe armonizate, inclusiv modificări ale aspectelor legate de activitățile administratorului de rețea.



(3) Statele membre care cooperează în cadrul unui bloc funcțional de spațiu aerian asigură formularea de opinii consolidate cu privire la funcțiile de rețea.

(4) Furnizorii de servicii de navigație aeriană care cooperează în cadrul unui bloc funcțional de spațiu aerian asigură formularea de opinii consolidate cu privire la aspectele operaționale ale funcțiilor de rețea.

(5) Înainte de crearea unui bloc funcțional de spațiu aerian, statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană cooperează în vederea formulării de opinii consolidate cu privire la aspecte legate de activitățile administratorului de rețea.

#### Articolul 11

##### Cooperarea între civili și militari

(1) Administratorul de rețea se asigură că sunt instituite structuri corespunzătoare care să permită și să sprijine coordonarea adecvată cu autoritățile militare naționale.

(2) Statele membre se asigură că autoritățile militare sunt implicate în mod corespunzător în toate activitățile legate de funcțiile de rețea.

(3) Statele membre se asigură că furnizorii militari de servicii de navigație aeriană și utilizatorii militari ai spațiului aerian sunt reprezentați corespunzător în toate structurile operaționale de lucru și consultative instituite de administratorul rețelei.

(4) Funcția de configurare a rețelei europene de rute trebuie exercitată fără a aduce atingere rezervelor sau restricțiilor unui volum de spațiu aerian destinat unei utilizări exclusive sau specifice de către statele membre. Administratorul de rețea încurajează și coordonează disponibilitatea rutelor condiționale prin aceste zone, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei<sup>(1)</sup>.

#### Articolul 12

##### Cerințe generale aplicabile funcțiilor de rețea

Administratorul de rețea asigură îndeplinirea cerințelor generale privind funcțiile de rețea, prevăzute în anexa VI. Cerințele respective se aplică de la data adoptării deciziei de numire, iar administratorul de rețea se conformează acestora în termen de douăsprezece luni de la data respectivă.

#### CAPITOLUL III

##### GUVERNANȚA FUNCȚIILOR DE REȚEA

#### Articolul 13

##### Procesul decizional în cooperare

(1) Funcțiile de rețea sunt gestionate prin procesul decizional în cooperare.

(2) Procesul decizional în cooperare include:

(a) un proces de consultare, prevăzut la articolul 14;

(b) structuri de lucru și procese operaționale detaliate, prevăzute la articolul 15.

(3) În scopul adoptării măsurilor legate de guvernarea funcțiilor de rețea și al monitorizării performanței acestora, adminis-

tratorul de rețea instituie un consiliu de administrare a rețelei, în conformitate cu articolul 16.

(4) Dacă administratorul de rețea consideră că acțiunile sale sunt împiedicate de una sau mai multe părți, cazul este transmis spre soluționare Consiliului de administrare a rețelei.

#### Articolul 14

##### Procedura de consultare

(1) Se instituie o procedură de organizare a consultării corespunzătoare și periodice a statelor membre și a părților interesate operaționale.

(2) Consultarea se concentrează asupra structurilor de lucru detaliate prevăzute la articolul 15, asupra planului strategic al rețelei, a planului de administrare a rețelei, asupra progresului înregistrat în ceea ce privește punerea în aplicare a planurilor, asupra rapoartelor Comisiei și asupra unor aspecte operaționale, după caz.

(3) Această procedură de consultare poate varia în funcție de natura fiecărei funcții de rețea. Statele membre sunt implicate în această procedură, atunci când este necesar, pentru a permite abordarea aspectelor de reglementare.

(4) Dacă părțile interesate nu sunt satisfăcute de consultare, problema se înaintează, în primă instanță, structurilor consultative corespunzătoare funcției în cauză. Dacă nu poate fi rezolvată la nivel de funcție individuală, problema va fi transmisă spre soluționare Consiliului de administrare a rețelei.

#### Articolul 15

##### Structuri de lucru și procese operaționale detaliate

(1) Administratorul de rețea elaborează structuri de lucru și procese operaționale detaliate pentru a aborda aspecte de planificare și operaționale, ținând seama, în special, de particularitățile și de cerințele fiecărei funcții de rețea, în conformitate cu anexele I-VI la prezentul regulament.

(2) Administratorul de rețea se asigură că structurile de lucru și procesele operaționale detaliate conțin dispoziții privind notificarea părților interesate în cauză.

(3) Aceste structuri de lucru și procese operaționale detaliate trebuie să respecte principiul de separare a furnizării serviciilor de aspectele de reglementare și să asigure implicarea statelor membre, atunci când este necesar.

#### Articolul 16

##### Consiliul de administrare a rețelei

(1) Consiliul de administrare a rețelei are următoarele atribuții:

(a) aprobarea planului strategic al rețelei înainte de adoptarea acestuia, în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;

(b) aprobarea planului de administrare a rețelei pe trei-cinci ani și a celor anuale;

<sup>(1)</sup> JO L 342, 24.12.2005, p. 20.

- (c) aprobarea proceselor decizionale în cooperare, a proceselor de consultare, precum și a structurilor de lucru și a proceselor operaționale detaliate pentru funcțiile de rețea, după primirea avizului favorabil al Comitetului pentru cerul unic;
- (d) aprobarea regulamentului de procedură al celei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației, prevăzută la articolul 18 alineatul (4), după primirea avizului favorabil al Comitetului pentru cerul unic;
- (e) monitorizarea progreselor înregistrate în aplicarea planurilor și abordarea eventualelor devieri de la planurile inițiale;
- (f) monitorizarea procedurii de consultare a părților interesate operaționale;
- (g) monitorizarea activităților legate de gestionarea funcțiilor de rețea;
- (h) monitorizarea activităților administratorului de rețea legate de crizele de rețea;
- (i) aprobarea raportului anual menționat la articolul 20. Acest raport include, printre altele, aplicarea planului strategic al rețelei și a planului de administrare a rețelei;
- (j) abordarea problemelor care nu au fost soluționate la nivelul funcțiilor de rețea individuale;
- (k) verificarea faptului dacă administratorul de rețea dispune de competențele, resursele și imparțialitatea corespunzătoare pentru a îndeplini în mod independent sarcinile care îi revin, inclusiv măsurile privind securitatea, răspunderea și evenimentele neprevăzute;
- (l) aprobarea bugetului anual al administratorului de rețea, după primirea avizului favorabil al Comitetului pentru cerul unic;
- (m) aprobarea propriului regulament de procedură, după primirea avizului favorabil al Comitetului pentru cerul unic;
- (n) abordarea altor chestiuni pe care le consideră relevante.
- (2) Membrii cu drept de vot din cadrul Consiliului de administrare a rețelei sunt următorii:
- (a) un reprezentat al furnizorilor de servicii de navigație aeriană per bloc funcțional de spațiu aerian, deja creat sau aflat în curs de creare, cu un număr total de patru voturi pentru toți furnizorii de servicii de navigație aeriană;
- (b) patru reprezentanți ai utilizatorilor civili comerciali și necomerciali ai spațiului aerian;
- (c) doi reprezentanți ai operatorilor de aeroporturi;
- (d) doi reprezentanți ai autorităților militare, în calitate de furnizori de servicii de navigație aeriană și de utilizatori ai spațiului aerian.
- (3) Următorii sunt, de asemenea, membri ai Consiliului de administrare a rețelei:
- (a) președintele, numit pe baza competențelor tehnice și a expertizei, la propunerea Comisiei bazată în special pe propunerile formulate de membrii cu drept de vot ai Consiliului de administrare a rețelei și după primirea avizului favorabil al Comitetului pentru cerul unic;
- (b) un reprezentant al Comisiei;
- (c) un reprezentant al Eurocontrol;
- (d) un reprezentant al administratorului de rețea.
- (4) Pentru fiecare membru există un membru supleant.
- (5) Membrii cu drept de vot ai Consiliului de administrare a rețelei sunt numiți, la propunerea organizațiilor lor, după primirea avizului favorabil al Comitetului pentru cerul unic.
- (6) Comisia poate numi drept consilieri experți independenți și recunoscuți care acționează în nume propriu și reprezintă o gamă largă de discipline ce include aspectele majore ale funcțiilor de rețea. Statele participante la activitatea administratorului de rețea propun candidați pentru numire în cadrul Consiliului de administrare a rețelei.
- (7) Membrii enumerați la alineatul (3) literele (a), (b) și (c) au dreptul de a respinge propunerile care afectează:
- (a) suveranitatea și responsabilitățile statelor membre, în special în legătură cu ordinea publică, securitatea publică și obiectivele din domeniul apărării, astfel cum se prevede la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;
- (b) compatibilitatea activităților Consiliului de administrare a rețelei cu scopurile și obiectivele prezentului regulament;
- (c) imparțialitatea și echitatea Consiliului de administrare a rețelei.
- (8) Documentele menționate la alineatul (1) trebuie adoptate de administratorul de rețea prin majoritatea simplă a membrilor săi cu drept de vot.
- (9) Dacă nu se ajunge la un acord cu privire la problemele de importanță majoră pentru rețea, Consiliul de administrare a rețelei aduce cazul la cunoștința Comisiei în vederea adoptării de măsuri suplimentare. Comisia informează Comitetul pentru cerul unic.

#### Articolul 17

##### **Rolul Comitetului pentru cerul unic**

- (1) Administratorul de rețea transmite chestiunile de reglementare Comisiei, care informează Comitetul pentru cerul unic în acest sens.
- (2) Comitetul pentru cerul unic emite avize privind:
- (a) numirea administratorului de rețea;
- (b) numirea președintelui Consiliului de administrare a rețelei;

- (c) numirea membrilor cu drept de vot ai Consiliului de administrare a rețelei;
- (d) regulamentul de procedură al Consiliului de administrare a rețelei;
- (e) planul strategic al rețelei și, în special, obiectivele acestui plan, încă din primele etape;
- (f) bugetul anual al administratorului de rețea;
- (g) regulamentul de procedură al celei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației;
- (h) procesele decizionale în cooperare, procedurile de consultare, precum și structurile de lucru și procesele operaționale detaliate pentru funcțiile de rețea.
- (3) Comitetul pentru cerul unic poate informa Comisia atunci când nu se ajunge la un acord de către Consiliul de administrare a rețelei cu privire la probleme de importanță majoră pentru rețea.
- (b) sprijinirea activării și a coordonării planurilor de urgență la nivelul statelor membre;
- (c) elaborarea de măsuri de atenuare la nivel de rețea în vederea asigurării unui răspuns rapid la aceste situații de criză de rețea, pentru a proteja rețeaua și pentru a asigura funcționarea neîntreruptă a acesteia în condiții de siguranță. În acest scop, administratorul de rețea:
- (i) monitorizează situația rețelei 24 de ore din 24 pentru a detecta crizele de rețea;
- (ii) asigură gestionarea și comunicarea în mod eficace a informațiilor prin diseminarea la timp a unor date exacte și coerente în sprijinul aplicării principiilor și a procedurilor de gestionare a riscurilor în cadrul proceselor decizionale;
- (iii) facilitează colectarea organizată și stocarea centralizată a acestor date;
- (d) semnalarea către Comisie, agenție sau statele membre, acolo unde este cazul, a oportunităților de sprijin suplimentar pentru atenuarea crizelor, inclusiv crearea de legături cu operatorii altor moduri de transport care pot identifica și aplica soluții intermodale;
- (e) monitorizarea redresării și a durabilității rețelei și întocmirea de rapoarte în legătură cu acestea.

#### CAPITOLUL IV

### MANAGEMENTUL CRIZELOR DE REȚEA

#### Articolul 18

#### Crearea celei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației

- (1) Managementul crizelor de rețea este sprijinit prin crearea unei celule europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației (*European Aviation Crisis Coordination Cell – EACCC*).
- (2) Membrii permanenți ai EACCC sunt: un reprezentant al statului membru aflat la președinția Consiliului de miniștri al UE, un reprezentant al Comisiei, un reprezentant al agenției, un reprezentant al Eurocontrol, un reprezentant al autorităților militare, un reprezentant al furnizorilor de servicii de navigație aeriană, un reprezentant al aeroporturilor și un reprezentant al utilizatorilor spațiului aerian.
- (3) Din EACCC pot face parte și experți, după caz, în funcție de natura unei anumite situații.
- (4) EACCC își elaborează regulamentul de procedură pe care îl supune spre adoptare Consiliului de administrare a rețelei.
- (5) Administratorul de rețea pune la dispoziție resursele necesare pentru crearea și funcționarea EACCC.

#### Articolul 19

#### Atribuțiile administratorului de rețea și ale EACCC

- (1) Administratorul de rețea, în comun cu membrii EACCC, este responsabil cu activarea și dezactivarea EACCC.
- (2) Administratorul de rețea îndeplinește următoarele atribuții, cu sprijinul EACCC:
- (a) coordonarea gestionării răspunsului la crizele de rețea, în conformitate cu regulamentul de procedură al EACCC, asigurând cooperarea strânsă cu structurile corespunzătoare din statele membre;

#### CAPITOLUL V

### MONITORIZARE, RAPORTARE ȘI SUPRAVEGHERE

#### Articolul 20

#### Monitorizarea și raportarea

- (1) Administratorul de rețea instituie un proces de monitorizare permanentă:
- (a) a performanței operaționale a rețelei;
- (b) a măsurilor luate și a performanței obținute de părțile interesate operaționale și de state;
- (c) a eficacității și eficienței fiecărei funcții care face obiectul prezentului regulament.
- (2) Monitorizarea permanentă identifică eventualele devieri de la planul strategic al rețelei și de la planurile de administrare a rețelei. Părțile interesate operaționale oferă sprijin administratorului de rețea în îndeplinirea acestei sarcini prin efectuarea anumitor operațiuni care includ, dar nu se limitează la furnizarea de date.
- (3) Administratorul de rețea prezintă Comisiei și agenției un raport anual cu privire la măsurile luate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi revin. Raportul abordează fiecare funcție de rețea în parte, precum și situația generală a rețelei și este strâns legat de conținutul planului strategic al rețelei și al planului de administrare a rețelei. Comisia informează Comitetul pentru cerul unic.

Articolul 21

**Supravegherea administratorului de rețea**

Comisia, asistată de agenție în chestiuni legate de siguranță, asigură supravegherea administratorului de rețea, în special în ceea ce privește respectarea cerințelor prevăzute de prezentul regulament și de alte acte legislative ale Uniunii. Comisia raportează Comitetului pentru cerul unic anual sau la cererea expresă.

CAPITOLUL VI

**DISPOZIȚII FINALE**

Articolul 22

**Relații cu țările terțe**

Țările terțe, împreună cu părțile lor interesate operaționale, pot participa la activitatea administratorului de rețea.

Articolul 23

**Finanțarea administratorului de rețea**

Statele membre iau măsurile necesare pentru finanțarea funcțiilor de rețea atribuite administratorului de rețea, pe baza taxelor de navigație aeriană. Administratorul de rețea își stabilește costurile în mod transparent.

Articolul 24

**Răspunderea**

Administratorul de rețea ia măsuri care să acopere răspunderea legată de îndeplinirea sarcinilor sale. Metoda utilizată pentru furnizarea acoperirii trebuie să fie adaptată pierderii și prejudiciului potențial în cauză, ținând seama de statutul juridic al administratorului de rețea și de nivelul disponibil de acoperire a riscurilor pe plan comercial.

Articolul 25

**Revizuire**

Comisia reexaminează eficacitatea exercitării funcțiilor de rețea până cel târziu la 31 decembrie 2013 și ulterior în mod periodic, ținând seama în mod corespunzător de perioadele de referință pentru sistemul de performanță prevăzut de Regulamentul (UE) nr. 691/2010.

Articolul 26

**Modificarea Regulamentului (UE) nr. 691/2010**

Regulamentul (UE) nr. 691/2010 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 3 alineatul (3) se adaugă litera (m), după cum urmează:

„(m) evaluarea planului de performanță al administratorului de rețea, inclusiv coerența planului respectiv cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene.”

2. Se inserează următorul articol 5a:

„Articolul 5a

**Administratorul de rețea**

Administratorul de rețea instituit prin articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei (\*) va îndeplini următoarele sarcini legate de sistemul de performanță:

(a) sprijină Comisia prin furnizarea informațiilor relevante pentru elaborarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene înainte de începerea perioadelor de referință și pentru monitorizarea acestora pe durata perioadei de referință. În special, administratorul de rețea atrage atenția Comisiei asupra eventualelor scăderi semnificative și persistente ale performanței operaționale;

(b) asigură, în conformitate cu articolul 20 alineatul (5), accesul Comisiei la toate datele enumerate în anexa IV;

(c) sprijină statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană în atingerea obiectivelor lor de performanță pe durata perioadelor de referință;

(d) elaborează un plan de performanță care este adoptat în cadrul planului strategic al rețelei înainte de începutul fiecărei perioade de referință. Acest plan de performanță trebuie să fie public și:

(i) să conțină un obiectiv de performanță în materie de mediu care să fie coerent cu obiectivul de performanță la nivelul Uniunii Europene pentru întreaga perioadă de referință, cu valori anuale de utilizat în scopuri de monitorizare;

(ii) să conțină obiective de performanță în alte domenii principale de performanță relevante, coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene pentru întreaga perioadă de referință, cu valori anuale de utilizat în scopuri de monitorizare;

(iii) să conțină o descriere a măsurilor planificate în vederea realizării obiectivelor;

(iv) să conțină, dacă este necesar sau dacă Comisia decide astfel, indicatori principali de performanță și obiective suplimentare.

(\*) JO L 185, 15.7.2011, p. 1.”

3. La articolul 17 se inserează următorul alineat (2a):

„(2a) Comisia monitorizează punerea în aplicare a planului de performanță elaborat de administratorul de rețea. Dacă obiectivele nu sunt îndeplinite în perioada de referință, Comisia aplică măsurile corespunzătoare, prevăzute în planul de performanță, în scopul remedierii situației. În acest scop, se utilizează valorile anuale din planul de performanță.”

4. La anexa III, punctele 3 și 4 se înlocuiesc cu următorul text:

**„3. Mediu**

Configurarea rutelor: nu se aplică în prima perioadă de referință. În a doua perioadă de referință, se evaluează procesul de configurare a rutelor utilizat în planul de performanță și coerența acestuia cu procesul de dezvoltare a planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute elaborat de administratorul de rețea.

#### 4. Capacitate

Nivelul întârzierilor: se compară nivelul preconizat al întârzierilor ATFM pe rută utilizat în planul de performanță cu valoarea de referință furnizată de procesul de planificare a capacității al Eurocontrol și în planul de administrare a rețelei elaborat de administratorul de rețea.”

*Articolul 27*

#### **Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 7 iulie 2011.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
José Manuel BARROSO

---

## ANEXA I

**FUNCȚIA DE CONFIGURARE A REȚELEI EUROPENE DE RUTE (ERND)**

## PARTEA A

**Obiectiv**

## 1. Funcția ERND:

- (a) realizează un plan de îmbunătățire a rețelei europene de rute pentru funcționarea eficientă și în condiții de siguranță a traficului aerian, ținând seama de impactul asupra mediului;
  - (b) facilitează, în cadrul planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, dezvoltarea unei structuri de spațiu aerian care să ofere nivelul necesar de siguranță, de capacitate, de flexibilitate, de reacție, de performanță de mediu și de furnizare continuă a serviciilor de navigație aeriană rapide, ținând seama în mod corespunzător de necesitățile de securitate și apărare;
  - (c) asigură interconectivitatea și interoperabilitatea la nivel regional a rețelei europene de rute, atât în interiorul regiunii EUR a OACI, cât și cu regiunile OACI adiacente.
2. Dezvoltarea unui plan de îmbunătățire a rețelei europene de rute se bazează pe un proces decizional în cooperare. Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute constituie, în cadrul planului de administrare a rețelei, o secțiune specifică legată de configurarea rețelei europene de rute și prezintă dispoziții detaliate de punere în aplicare a secțiunii referitoare la ERND din planul strategic al rețelei.
3. Statele membre vor rămâne responsabile cu elaborarea detaliată, aprobarea și crearea structurilor de spațiu aerian pentru spațiul aerian aflat în responsabilitatea lor.

## PARTEA B

**Principii de planificare**

1. Fără a aduce atingere suveranității statelor membre asupra spațiului aerian și cerințelor statelor membre referitoare la ordinea publică, la securitatea publică și la obiectivele din domeniul apărării, administratorul de rețea, statele membre, țările terțe, utilizatorii spațiului aerian, blocurile funcționale de spațiu aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană, în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau în mod individual, elaborează, printr-un proces decizional în cooperare, planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute, aplicând totodată principiile de configurare a spațiului aerian prevăzute în prezenta anexă. Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute îndeplinește obiectivele de performanță prevăzute pentru administratorul de rețea în sistemul de performanță.
2. Procesul decizional în cooperare este sprijinit de structuri de lucru corespunzătoare, permanente și detaliate, care trebuie stabilite la nivel de experți de către administratorul de rețea, cu participarea tuturor părților interesate. Structurile consultative vor fi organizate periodic, în funcție de necesitățile funcției de configurare a rețelei europene de rute.
3. Pentru a asigura conectivitatea corespunzătoare a planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, administratorul de rețea și statele membre implică țările terțe în procesul decizional în cooperare, în conformitate cu articolul 22. Se asigură un nivel corespunzător de cooperare între administratorul de rețea și structurile sale de lucru detaliate stabilite la nivel de experți, care sprijină elaborarea planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, pe de o parte, și structurile de lucru stabilite la nivel de experți ale OACI care acoperă îmbunătățirile aduse rețelei de rute la nivel de interfață, pe de altă parte.
4. Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute este un plan de acțiune care reflectă toate elementele necesare pentru a garanta că spațiul aerian european este configurat ca entitate unică și îndeplinește obiectivele de performanță aplicabile.
5. Acest plan include:
  - (a) principii comune generale, completate cu specificații tehnice pentru configurarea spațiului aerian;
  - (b) cerințe de natură militară cu privire la spațiul aerian;
  - (c) o rețea europeană de rute convenită și, dacă este posibil, o structură de spațiu aerian cu rute libere, configurate astfel încât să îndeplinească toate cerințele utilizatorilor, cu detalii privind toate proiectele de modificare a spațiului aerian;

- (d) normele de utilizare și disponibilitatea rețelei de rute și a spațiului aerian cu rute libere;
  - (e) indicații privind sectorizarea ATC recomandată în sprijinul structurii de spațiu aerian ATS care urmează să fie configurată, aprobată printr-o decizie și pusă în aplicare de statele membre;
  - (f) orientări cu privire la managementul spațiului aerian;
  - (g) un calendar de dezvoltare detaliat;
  - (h) calendarul ciclului comun de publicare și de punere în aplicare, prin intermediul planului de administrare a rețelei;
  - (i) o imagine de ansamblu a situației actuale și a celei preconizate a rețelei, inclusiv nivelul de performanță estimat pe baza planurilor actuale și a celor convenite.
6. Administratorul de rețea asigură, în cadrul tuturor activităților, măsuri adecvate care să permită coordonarea între civili și militari în cadrul procesului decizional în cooperare.
7. Administratorul de rețea, statele membre, blocurile funcționale de spațiu aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană, în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau în mod individual, asigură integrarea coerentă a proiectelor de configurare a spațiului aerian stabilite de comun acord, convenite prin procesul decizional în cooperare, în planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute.
8. Statele membre și blocurile funcționale de spațiu aerian garantează că, înainte de aplicare, proiectele naționale de configurare a spațiului aerian și cele elaborate de blocurile funcționale de spațiu aerian sunt compatibile și coerente cu planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute și sunt coordonate cu statele vizate și cu administratorul de rețea.
9. Informațiile privind modificările aduse proiectelor care necesită verificarea compatibilității și care trebuie puse la dispoziția administratorului de rețea includ, printre altele:
- (a) modificarea alinierii rutelor;
  - (b) modificarea direcției rutelor;
  - (c) modificarea scopului rutelor;
  - (d) definirea spațiului aerian cu rute libere, inclusiv normele de utilizare conexe;
  - (e) normele de utilizare și disponibilitatea rutelor;
  - (f) modificarea limitelor verticale sau orizontale dintre sectoare;
  - (g) adăugarea sau eliminarea unor puncte importante;
  - (h) modificarea utilizării spațiului aerian la nivel transfrontalier;
  - (i) modificarea coordonatelor unor puncte importante;
  - (j) modificări care afectează transferul de date;
  - (k) modificări care afectează datele publicate în publicațiile privind informații aeronautice;
  - (l) modificări care afectează scrisorile de înțelegere referitoare la configurarea și utilizarea spațiului aerian.
10. Administratorul de rețea și statele membre elaborează, în contextul prezentei anexe, prin procesul decizional în cooperare, propuneri comune de modificare a documentelor OACI corespunzătoare. În special, în ceea ce privește modificarea documentelor OACI privind rutele ATS pe deasupra mării libere, statele membre aplică procedurile de coordonare aplicabile ale OACI.
11. Administratorul de rețea, statele membre, utilizatorii spațiului aerian, operatorii de aeroport, blocurile funcționale de spațiu aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană, în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau în mod individual, revizuiesc în permanență, prin procesul decizional în cooperare, planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute pentru a ține seama de evoluția cererilor de spațiu aerian sau de apariția unor cereri noi. Se va asigura coordonarea neîntreruptă cu autoritățile militare.

## PARTEA C

**Principii de configurare a spațiului aerian**

1. La elaborarea planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, administratorul de rețea, statele membre, țările terțe, blocurile funcționale de spațiu aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană, în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau în mod individual, aplică, în cadrul procesului decizional în cooperare, următoarele principii de configurare a spațiului aerian:
  - (a) stabilirea și configurarea structurilor de spațiu aerian se bazează pe cerințe operaționale, indiferent de frontierele naționale, de limitele blocurilor funcționale de spațiu aerian sau ale regiunilor de informare a zborurilor, fără a fi în mod obligatoriu determinate de nivelul de diviziune între spațiul aerian superior și cel inferior;
  - (b) configurarea structurilor de spațiu aerian este un proces transparent în cadrul căruia sunt expuse atât deciziile luate, cât și justificarea acestora, prin luarea în considerare a cerințelor tuturor utilizatorilor, reconciliind în același timp aspectele de siguranță, de capacitate și de mediu și ținând seama în mod corespunzător de necesitățile de ordin militar și de cele de securitate națională;
  - (c) cererea actuală și cea preconizată de trafic aerian, la nivel de rețea și la nivel local, precum și obiectivele de performanță vor constitui datele de intrare de care are nevoie planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute pentru a satisface necesitățile principalelor fluxuri de trafic aerian și ale principalelor aeroporturi;
  - (d) asigurarea conectivității verticale și orizontale, inclusiv spațiul aerian terminal și structura de spațiu aerian la interfață;
  - (e) posibilitatea operării zborurilor pe rutele cerute de utilizatori sau cât mai aproape de acestea și profiluri de zbor în faza de croazieră a zborului;
  - (f) acceptarea evaluării și eventuala dezvoltare a tuturor propunerilor de structuri de spațiu aerian, inclusiv cele privind spațiul aerian cu rute libere, opțiunile în materie de rute multiple și rutele condiționate (CDR), permise de la părțile interesate care au o cerință operațională în zona respectivă;
  - (g) configurarea structurilor de spațiu aerian, inclusiv a spațiului aerian cu rute libere și a sectoarelor ATC, trebuie să țină seama de structurile de spațiu aerian existente sau propuse destinate unor activități care necesită rezervarea sau restricționarea spațiului aerian. În acest scop, se instituie numai structurile care sunt compatibile cu aplicarea utilizării flexibile a spațiului aerian. Se asigură, în cea mai mare măsură posibilă, armonizarea și coerența acestor structuri în întreaga rețea europeană;
  - (h) configurarea sectorului ATC începe cu alinierea solicitată a rutelor sau a fluxurilor de trafic în cadrul unui proces iterativ care va asigura compatibilitatea între rute sau fluxuri și sectoare;
  - (i) sectoarele ATC trebuie configurate astfel încât să permită construirea de configurații sectoriale care să răspundă fluxurilor de trafic, să se adapteze la evoluția cererii de trafic și să fie proporționale cu acestea;
  - (j) în cazurile în care, din motive operaționale, configurarea sectoarelor ATC trebuie să depășească frontierele naționale, limitele blocurilor funcționale de spațiu aerian sau limitele regiunilor de informare a zborurilor, se încheie acorduri privind furnizarea de servicii.
2. Administratorul de rețea, statele membre, blocurile funcționale de spațiu aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană, în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau în mod individual, prin procesul decizional în cooperare, garantează aplicarea următoarelor principii legate de utilizarea spațiului aerian și de gestionarea capacității:
  - (a) structurile de spațiu aerian trebuie planificate astfel încât să faciliteze utilizarea și gestionarea flexibilă și la timp a spațiului aerian în ceea ce privește opțiunile în materie de stabilire a rutelor, fluxuri de trafic, sisteme de configurare sectorială și configurarea altor structuri de spațiu aerian;
  - (b) structurile de spațiu aerian trebuie să permită stabilirea de opțiuni suplimentare în materie de rute, asigurând totodată compatibilitatea acestora (considerații referitoare la capacitate și limitări ale configurării sectoriale).

## PARTEA D

**Monitorizarea permanentă a realizărilor în materie de performanță la nivel de rețea**

1. Pentru a asigura îmbunătățirea periodică a performanței, administratorul de rețea, în strânsă cooperare cu statele, cu blocurile funcționale de spațiu aerian și cu părțile interesate operaționale, va efectua o reexaminare periodică a eficacității structurilor de spațiu aerian implementate.



2. Această reexaminare va include, printre altele, următoarele elemente:

- (a) evoluția cererii de trafic;
  - (b) performanțele și constrângerile în materie de capacitate și de eficiență a zborurilor, la nivel de state, de blocuri funcționale de spațiu aerian sau de rețea;
  - (c) evaluarea aspectelor legate de utilizarea spațiului aerian atât din perspectivă civilă, cât și din perspectivă militară;
  - (d) evaluarea sectorizării și a configurării sectoriale utilizate;
  - (e) evaluarea integrității și a continuității structurilor de spațiu aerian;
  - (f) informarea Comisiei cu privire la cazurile în care măsurile de remediere necesare depășesc sfera de competențe a administratorului de rețea.
-

## ANEXA II

## FUNCȚIA PRIVIND FRECVENȚELE RADIO

## PARTEA A

## Cerințe privind exercitarea funcției

1. Statele membre numesc o persoană, o autoritate sau un organism competent în calitate de administrator național al spectrului de frecvențe, responsabil cu garantarea alocării, modificării și punerii la dispoziție a benzilor de frecvențe în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament. Statele membre transmit Comisiei și administratorului de rețea numele și adresa persoanelor în cauză în termen de cel mult 4 luni de la adoptarea prezentului regulament.
2. Administratorul de rețea elaborează și coordonează aspectele strategice ale spectrului legate de rețea, care trebuie documentate în mod corespunzător în cadrul planului strategic al rețelei și al planului de administrare a rețelei. Administratorul de rețea asistă Comisia și statele membre la elaborarea pozițiilor comune în sectorul aviației în vederea coordonării contribuțiilor statelor membre în cadrul forurilor internaționale și, în special, în cadrul Conferinței europene a administrațiilor de poștă și telecomunicații (CEPT) și a Uniunii Internaționale de Telecomunicații (UIT).
3. La cererea unuia sau mai multor administratori naționali ai spectrului de frecvențe, administratorul de rețea ia măsuri în colaborare cu Comisia și cu CEPT pentru a soluționa eventualele probleme cu alte sectoare industriale.
4. Administratorii naționali ai spectrului de frecvențe raportează administratorului de rețea cazurile de interferențe radio care afectează rețeaua aviatică europeană. Administratorul rețelei înregistrează aceste cazuri și sprijină evaluarea lor. La cererea unuia sau mai multor administratori naționali ai spectrului de frecvențe, administratorul de rețea coordonează sau furnizează asistența necesară pentru soluționarea sau atenuarea efectelor acestor cazuri, luând inclusiv măsuri în colaborare cu Comisia și cu CEPT.
5. Administratorul de rețea elaborează și ține la zi un registru central destinat stocării tuturor datelor privind alocarea frecvențelor radio, în conformitate cu punctul 14.
6. Statele membre utilizează registrul central pentru a-și îndeplini obligațiile administrative față de OACI în materie de înregistrare a alocărilor de frecvențe.
7. Administratorul de rețea și administratorii naționali ai spectrului de frecvențe continuă să elaboreze și să îmbunătățească procedurile de gestionare a spectrului de frecvențe, criteriile de planificare, seturile de date și procesele pentru a optimiza utilizarea și exploatarea spectrului de frecvențe radio de către traficul aerian general. Ulterior, la cererea unuia sau mai multor state membre, administratorul de rețea le propune la nivel regional.
8. Atunci când se solicită alocarea unei frecvențe, solicitantul înaintează o cerere administratorului național al spectrului de frecvențe competent, incluzând toate datele și justificările relevante.
9. Administratorii naționali ai spectrului de frecvențe și administratorul de rețea evaluează cererile de frecvențe și stabilesc priorități în acest sens, pe baza cerințelor operaționale și a criteriilor convenite. În plus, impactul acestora asupra rețelei este determinat de administratorul de rețea, în comun cu administratorii naționali ai spectrului de frecvențe. Administratorul de rețea stabilește aceste criterii în consultare cu administratorii naționali ai spectrului de frecvențe în termen de 12 luni de la adoptarea prezentului regulament, menținându-le și actualizându-le ulterior dacă este necesar.
10. În caz de impact asupra rețelei, administratorul de rețea identifică frecvența sau frecvențele adecvate pentru satisfacerea cererii, ținând seama de următoarele cerințe:
  - (a) necesitatea de a furniza servicii sigure de infrastructură de comunicații, de navigație și de supraveghere;
  - (b) necesitatea de a optimiza utilizarea resurselor limitate în materie de spectru de frecvențe radio;
  - (c) necesitatea unui acces rentabil, echitabil și transparent la spectrul de frecvențe radio;
  - (d) cerințele operaționale ale solicitantului sau solicitanților și ale părților interesate operațional;
  - (e) previziunile cu privire la cererea viitoare de spectru de frecvențe radio;
  - (f) dispozițiile din manualul OACI de gestionare a frecvențelor în regiunea europeană.

11. În caz de impact asupra rețelei, administratorii naționali ai spectrului de frecvențe identifică frecvența sau frecvențele adecvate pentru satisfacerea cererii, ținând seama de cerințele de la punctul 10.
12. Dacă o cerere de frecvențe nu poate fi satisfăcută, administratorii naționali ai spectrului de frecvențe pot solicita administratorului de rețea să efectueze o căutare specifică de frecvențe. Pentru a soluționa cererea administratorilor naționali ai spectrului de frecvențe, administratorul de rețea, asistat de aceștia, poate efectua o examinare specifică a situației utilizării frecvențelor în aria geografică vizată.
13. Administratorul național al spectrului de frecvențe alocă frecvența sau frecvențele adecvate identificate în conformitate cu punctele 10, 11 și 12.
14. Administratorul național al spectrului de frecvențe înregistrează fiecare alocare în registrul central, incluzând următoarele informații:
  - (a) datele definite în manualul OACI de gestionare a frecvențelor în regiunea europeană, inclusiv datele tehnice și operaționale conexe relevante;
  - (b) cerințe consolidate privind datele, rezultând din aplicarea punctului 7;
  - (c) o descriere a utilizării operaționale a alocării de frecvențe;
  - (d) datele de contact ale părții interesate operaționale care utilizează frecvențele alocate.
15. Atunci când alocă frecvențe solicitantului, administratorul național al spectrului de frecvențe menționează și condițiile de utilizare. Aceste condiții trebuie să specifice cel puțin că alocarea frecvențelor:
  - (a) rămâne valabilă câtă vreme frecvențele sunt utilizate pentru îndeplinirea cerințelor operaționale descrise de către solicitant;
  - (b) poate face obiectul unei cereri de schimbare a frecvențelor și că aceste schimbări vor trebui aplicate într-un termen limitat;
  - (c) trebuie modificată de îndată ce se modifică utilizarea operațională descrisă de solicitant.
16. Administratorul sau administratorii naționali ai spectrului de frecvențe se asigură că orice schimbare, modificare sau alocare necesară a frecvențelor se realizează în termenul convenit și că registrul central este actualizat în consecință. Atunci când aceste acțiuni nu pot fi realizate, administratorul sau administratorii naționali ai spectrului de frecvențe prezintă administratorului de rețea justificările corespunzătoare.
17. Administratorii naționali ai spectrului de frecvențe se asigură că detaliile operaționale, tehnice și administrative menționate la punctul 14 aferente tuturor alocărilor de frecvențe utilizate în cadrul rețelei aviatice europene sunt disponibile în registrul central până la 31 decembrie 2011 cel târziu.
18. Administratorul de rețea și administratorul sau administratorii naționali ai spectrului de frecvențe realizează activități de monitorizare și evaluare a benzilor de frecvențe și a alocărilor de frecvențe din sectorul aviației pe baza unor proceduri transparente, pentru a garanta corectitudinea și eficiența acțiunilor respective. Administratorul de rețea stabilește aceste proceduri în consultare cu administratorii naționali ai spectrului de frecvențe în termen de cel mult 12 luni de la adoptarea prezentului regulament, menținându-le și actualizându-le ulterior dacă este necesar. Administratorul de rețea identifică, în special, eventualele discrepanțe dintre registrul central, scopul operațional și utilizarea efectivă a frecvențelor alocate. Administratorul de rețea comunică discrepanțele respective administratorului național al spectrului de frecvențe în vederea soluționării acestora, într-un termen convenit.
19. Administratorul de rețea asigură disponibilitatea unor instrumente comune pentru a sprijini activitățile de planificare, coordonare, înregistrare, auditare și optimizare la nivel central și național. În special, trebuie elaborate instrumente care să sprijine analizarea datelor din registrul central în vederea monitorizării eficienței funcției și în scopul configurării și punerii în aplicare a procesului de optimizare a frecvențelor prevăzut la punctul 7.

#### PARTEA B

##### **Cerințe privind organizarea funcției**

1. Procesul decizional în cooperare dintre administratorii naționali ai spectrului de frecvențe și administratorul de rețea se întemeiază pe măsuri care trebuie supuse spre aprobare Consiliului de administrare a rețelei, în conformitate cu articolul 16 din prezentul regulament, după primirea unui aviz pozitiv din partea Comitetului pentru cerul unic și statelor membre, în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

2. În cazul unui dezacord cu privire la măsurile menționate în partea B punctul 1 din prezenta anexă, administratorul de rețea și statele membre în cauză se adresează Comisiei în vederea soluționării. Comisia acționează în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.
  3. Măsurile specifică cel puțin:
    - (a) criteriile aplicabile evaluării cerințelor operaționale și stabilirii de priorități în privința acestora;
    - (b) termenele minime pentru coordonarea alocărilor noi sau modificate de frecvențe radio;
    - (c) mecanismele prin care se garantează îndeplinirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene de către administratorul de rețea și administratorii naționali ai spectrului de frecvențe;
    - (d) faptul că procedurile, criteriile și procesele îmbunătățite de gestionare a spectrului de frecvențe nu au efecte negative asupra celor aplicate de alte țări, în contextul procedurilor regionale ale OACI;
    - (e) cerințe care să garanteze că statele membre se consultă în mod corespunzător cu toate părțile interesate de la nivel național și european cu privire la măsurile de gestionare noi sau la cele modificate.
  4. Măsurile inițiale de coordonare a frecvențelor radio trebuie să fie pe deplin compatibile cu cele existente. Evoluția acestor măsuri se definește în cooperare cu administratorii naționali ai spectrului de frecvențe și determină reducerea la maximum a suprapunerilor și birocrăției.
  5. În ceea ce privește utilizarea strategică și tactică a frecvențelor radio, coordonarea cu țările adiacente care nu participă la activitatea administratorului de rețea se face prin intermediul structurilor de lucru regionale ale OACI. Acest lucru se va realiza și cu scopul de a permite accesul țărilor adiacente la serviciile administratorului de rețea.
  6. Administratorul de rețea și administratorii naționali ai spectrului de frecvențe stabilesc de comun acord prioritățile generale ale funcției pentru a îmbunătăți configurarea și funcționarea rețelei aviatice europene. Aceste priorități trebuie documentate sub forma unei secțiuni referitoare la frecvențe în cadrul planului strategic al rețelei și al planului de administrare a rețelei și trebuie să facă obiectul unor consultări cu părțile interesate. Stabilirea priorităților poate să țină seama în special de anumite benzi, zone și servicii.
  7. Statele membre se asigură că utilizarea benzilor de frecvențe aeronautice de către utilizatori militari este coordonată în mod corespunzător cu administratorii naționali ai spectrului de frecvențe și cu administratorul de rețea.
-

## ANEXA III

## FUNȚIA PRIVIND CODURILE TRANSPONDERELOR

## PARTEA A

## Cerințe privind funcția privind codurile transponderelor

1. Obiectivele acestei funcții sunt:
  - (a) consolidarea procedurii de alocare a codurilor prin alocarea de roluri și responsabilități clare tuturor părților interesate implicate, punând performanța generală a rețelei în centrul stabilirii modului de alocare a codurilor;
  - (b) creșterea transparenței alocării codurilor și a utilizării lor efective, permițând cea mai bună evaluare a eficienței generale a rețelei;
  - (c) elaborarea, prin includerea într-un regulament, a bazei de reglementare care să permită o mai bună aplicare a legislației și o mai bună supraveghere.
2. Codurile de transponder SSR se alocă, prin intermediul administratorului de rețea, statelor membre și furnizorilor de servicii de navigație aeriană în așa fel încât să se optimizeze distribuția sigură și eficientă a acestora, luând în considerare următoarele:
  - (a) cerințele operaționale ale tuturor părților interesate operațional;
  - (b) nivelul real și cel previzionat al traficului aerian;
  - (c) utilizarea necesară a codurilor de transponder SSR în conformitate cu dispozițiile relevante ale OACI prevăzute în planul regional de navigație aeriană pentru regiunea europeană, documentul privind implementarea instalațiilor și serviciilor și instrucțiunile.
3. Administratorul de rețea pune oricând la dispoziția statelor membre, a furnizorilor de servicii de navigație aeriană și a țărilor terțe o listă a alocărilor de coduri de transponder SSR care descrie alocarea completă și actualizată a codurilor SSR în spațiul aerian prevăzut la articolul 1 alineatul (3).
4. Ținând seama de toate utilizările civile și militare necesare ale codurilor de transponder SSR, administratorul de rețea aplică o procedură oficială de stabilire, evaluare și coordonare a cerințelor de alocare a codurilor de transponder SSR.
5. Procedura oficială prevăzută la punctul 4 include cel puțin procedurile, termenele și obiectivele de performanță relevante stabilite de comun acord în vederea realizării următoarelor activități:
  - (a) depunerea cererilor de alocare a codurilor de transponder SSR;
  - (b) evaluarea cererilor de alocare a codurilor de transponder SSR;
  - (c) coordonarea propunerilor de modificare a alocărilor de coduri de transponder SSR cu statele membre și cu țările terțe, în conformitate cu cerințele prevăzute în partea B;
  - (d) auditarea periodică a alocărilor și a necesarului de coduri SSR în vederea optimizării situației, inclusiv realocarea codurilor existente deja alocate;
  - (e) modificarea, aprobarea și distribuția periodică a listei generale a alocărilor de coduri de transponder SSR, prevăzută la punctul 3;
  - (f) notificarea, evaluarea și rezolvarea conflictelor neplanificate dintre alocările de coduri de transponder SSR;
  - (g) notificarea, evaluarea și rezolvarea alocărilor greșite de coduri de transponder SSR, depistate cu ocazia probelor de reținere a codurilor;
  - (h) notificarea, evaluarea și rezolvarea deficiențelor neplanificate din alocările de coduri de transponder SSR;
  - (i) furnizarea de date și informații în conformitate cu cerințele prevăzute în partea C.

6. Administratorul de rețea verifică conformitatea cererilor de alocare a codurilor de transponder SSR, primite în cadrul procedurii prevăzute la punctul 4, cu cerințele procedurale privind convențiile privind formatul și datele, exhaustivitatea, acuratețea, transmiterea la timp și justificarea.
7. Statele membre se asigură că codurile de transponder SSR se alocă aeronavelor în conformitate cu lista alocărilor de coduri de transponder SSR cuprinsă la punctul 3.
8. Administratorul de rețea poate opera, în numele statelor membre și al furnizorilor de servicii de navigație aeriană, un sistem centralizat de alocare și de gestionare a codurilor de transponder SSR destinat să aloce aceste coduri în mod automat traficului aerian general.
9. Administratorul de rețea aplică procedurile și instrumentele pentru evaluarea periodică a utilizării efective a codurilor de transponder SSR de către statele membre și de către furnizorii de servicii de navigație aeriană.
10. Planurile și procedurile trebuie stabilite de comun acord de administratorul de rețea, statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană, pentru a sprijini analiza și identificarea periodică a viitoarelor cerințe privind codurile de transponder SSR. Analiza respectivă include identificarea efectelor potențiale asupra performanței, create de eventualele deficiențe previzionate în ceea ce privește alocarea codurilor de transponder SSR.
11. Se elaborează și se mențin manuale de operare care să conțină instrucțiunile și informațiile necesare pentru a permite exercitarea funcției de rețea în conformitate cu cerințele prezentului regulament. Aceste manuale de operare se distribuie și se mențin în conformitate cu procedurile de management al calității și de gestionare a configurării documentelor.

#### PARTEA B

##### **Cerințe privind mecanismul specific de consultare**

1. Administratorul de rețea instituie un mecanism special pentru coordonarea și consultarea structurilor detaliate de alocare a codurilor de transponder SSR. Acest mecanism:
  - (a) garantează că impactul utilizării codurilor de transponder SSR în țările terțe este luat în considerare prin participarea la structurile de lucru pentru gestionarea codurilor de transponder SSR, prevăzute de dispozițiile relevante ale OACI din planul regional de navigație aeriană pentru regiunea europeană, documentul privind implementarea instalațiilor și serviciilor;
  - (b) garantează compatibilitatea listei alocărilor de coduri de transponder SSR, prevăzută în partea A punctul 3, cu planul de gestionare a codurilor stabilit de dispozițiile relevante ale OACI din planul regional de navigație aeriană, regiunea europeană, documentul privind implementarea instalațiilor și serviciilor;
  - (c) specifică cerințele destinate să garanteze că se organizează consultări corespunzătoare cu statele membre implicate cu privire la structurile noi sau cele modificate de gestionare a codurilor de transponder SSR;
  - (d) specifică cerințele destinate să garanteze că statele membre organizează consultări corespunzătoare cu toate părțile interesate implicate de la nivel național cu privire la structurile noi sau cele modificate de gestionare a codurilor de transponder SSR;
  - (e) garantează că coordonarea cu țările terțe în ceea ce privește utilizarea strategică și tactică a codurilor de transponder SSR se face prin intermediul structurilor de lucru pentru gestionarea codurilor de transponder SSR, prevăzute de dispozițiile relevante ale OACI din planului regional de navigație aeriană pentru regiunea europeană, documentul privind implementarea instalațiilor și serviciilor;
  - (f) precizează termenul minim pentru coordonarea și consultarea cu privire la alocările noi sau modificate de coduri de transponder SSR;
  - (g) garantează că modificările aduse listei alocărilor de coduri de transponder SSR sunt aprobate de statele membre vizate de modificările respective;
  - (h) specifică cerințe destinate să garanteze că modificările aduse listei alocărilor de coduri de transponder SSR sunt comunicate tuturor părților interesate imediat după aprobarea sa, fără a aduce atingere procedurilor naționale de comunicare a informațiilor privind utilizarea codurilor de transponder SSR de autoritățile militare.
2. Administratorul de rețea, în coordonare cu autoritățile militare naționale, se asigură că se iau măsurile necesare pentru a se garanta că alocarea și utilizarea codurilor de transponder SSR destinate necesităților de ordin militar nu au efecte negative asupra siguranței sau eficienței fluxului de trafic aerian general.

## PARTEA C

**Cerințe privind furnizarea datelor**

1. Cererile de alocări noi sau modificate ale codurilor de transponder SSR trebuie să respecte cerințele privind convențiile referitoare la format și la date, exhaustivitatea, acuratețea, transmiterea la timp și justificarea specifice procedurii prevăzute în partea A punctul 4.
  2. Statele membre furnizează administratorului de rețea următoarele informații, în conformitate cu cerințele, în termenele convenite prevăzute de administratorul de rețea pentru a sprijini exercitarea funcției de rețea privind codurile de transponder SSR:
    - (a) un registru actualizat al alocării și utilizării tuturor codurilor de transponder SSR în sfera lor de responsabilitate, sub rezerva constrângerilor de securitate cu privire la dezvăluirea anumitor alocări de coduri în scopuri militare, neutilizate pentru traficul aerian general;
    - (b) justificări care să demonstreze faptul că alocările existente și cele solicitate de coduri de transponder SSR reprezintă minimul necesar pentru îndeplinirea cerințelor operaționale;
    - (c) detalii cu privire la alocările de coduri de transponder SSR care nu mai sunt necesare din punct de vedere operațional și care pot fi eliberate pentru a fi realocate în cadrul rețelei;
    - (d) rapoarte cu privire la eventualele deficiențe reale neplanificate ale alocărilor de coduri de transponder SSR;
    - (e) detalii cu privire la eventualele modificări aduse planificării instalațiilor sau statutului operațional al sistemelor sau componentelor și care pot avea un impact asupra alocărilor de coduri de transponder SSR pentru zboruri.
  3. Furnizorii de servicii de navigație aeriană furnizează administratorului de rețea următoarele date și informații, conform necesităților, în termenele convenite prevăzute de administratorul de rețea pentru a sprijini exercitarea funcției de rețea privind codurile de transponder SSR:
    - (a) rapoarte cu privire la poziția corelată a sistemului îmbunătățit de gestionare a fluxurilor tactice, care conțin alocări de coduri de transponder SSR pentru zborurile efectuate în cadrul traficului aerian general în temeiul regulilor de zbor instrumental;
    - (b) rapoarte cu privire la eventualele conflicte sau pericole reale neprevăzute, cauzate de o alocare operațională reală a unui cod de transponder SS, inclusiv informații privind modul de soluționare a conflictului.
  4. Răspunsurile statelor membre și ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană la coordonarea modificărilor propuse în ceea ce privește alocările de coduri de transponder SSR și a actualizărilor listei alocărilor de coduri de transponder SSR trebuie, cel puțin:
    - (a) să precizeze dacă se prevede sau nu vreun conflict sau pericol la nivelul alocărilor de coduri de transponder SSR;
    - (b) să confirme dacă cerințele sau eficiența operațională vor fi sau nu afectate în mod negativ;
    - (c) să confirme faptul că modificările aduse codurilor de transponder SSR pot fi aplicate în termenele stabilite.
-

## ANEXA IV

**MODEL PENTRU PLANUL STRATEGIC AL REȚELEI**

Planul strategic al rețelei se bazează pe următoarea structură:

**1. INTRODUCERE**

1.1. Domeniul de aplicare al planului strategic al rețelei (geografic și temporal)

1.2. Elaborarea planului și procesul de validare

**2. CONTEXT ȘI CERINȚE GENERALE**

2.1. Descrierea situației curente și a celei planificate a rețelei, inclusiv ERND, ATFM, aeroporturile și resursele limitate

2.2. Provocări și oportunități legate de durata planului (inclusiv previziunile privind cererea de trafic și evoluția acesteia la nivel mondial)

2.3. Obiectivele de performanță și cerințele comerciale formulate de diferitele părți interesate, precum și obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene

**3. VIZIUNE STRATEGICĂ**

3.1. Descrierea modului strategic de dezvoltare și evoluție a rețelei pentru realizarea cu succes a obiectivelor de performanță și a cerințelor comerciale

3.2. Respectarea sistemului de performanță

3.3. Respectarea planului general european de management al traficului aerian

**4. OBIECTIVE STRATEGICE**

4.1. Descrierea obiectivelor strategice ale rețelei.

— inclusiv aspectele de cooperare privind părțile interesate operaționale participante, din perspectiva rolurilor și a responsabilităților;

— indicarea modului în care obiectivele strategice vor răspunde cerințelor;

— identificarea modului în care vor fi cuantificate progresele înregistrate în direcția atingerii acestor obiective;

— indicarea efectelor obiectivelor strategice asupra industriei și a altor sectoare vizate.

**5. PLANIFICAREA PERFORMANȚEI**

Planul de performanță se bazează pe următoarea structură:

**1. Introducere**

1.1. Descrierea situației (domeniul de aplicare al planului, funcțiile vizate etc.)

1.2. Descrierea scenariului macroeconomic pentru perioada de referință, care cuprinde ipoteze globale (trafic preconizat etc.)

1.3. Descrierea rezultatelor consultațiilor desfășurate cu părțile interesate pentru pregătirea planului de performanță (principalele probleme ridicate de participanți și, dacă este posibil, compromisurile la care s-a ajuns)

**2. Obiectivele de performanță la nivelul administratorului de rețea**

2.1. Obiectivele de performanță în fiecare domeniu principal relevant de performanță, stabilite prin trimitere la fiecare indicator principal relevant de performanță, pentru întreaga perioadă de referință și cu valori anuale fixate în scopuri de monitorizare și de stimulare

2.2. Descrierea și explicarea contribuției și impactului obiectivelor de performanță ale administratorului de rețea asupra obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene



3. Contribuția fiecărei funcții
  - 3.1. Obiective de performanță individuale pentru fiecare funcție (ATFM, ERND, coduri de transponder SSR, frecvențe)
  4. Dimensiunea militară
  - 4.1. Descrierea dimensiunii civile/militare a planului, arătând performanța aplicării utilizării flexibile a spațiului aerian în scopul creșterii capacității, ținând seama în mod corespunzător de eficacitatea operațiunilor militare și, dacă se consideră necesar, de indicatorii și obiectivele de performanță relevante, în concordanță cu indicatorii și obiectivele din planul de performanță
  5. Analiza de sensibilitate și comparația cu planul de performanță precedent
  - 5.1. Sensibilitatea la ipoteze externe
  - 5.2. Comparația cu planul de performanță precedent
  6. Aplicarea planului de performanță
  - 6.1. Descrierea măsurilor instituite de Consiliul de administrare a rețelei pentru îndeplinirea obiectivelor de performanță, cum ar fi:
    - mecanisme de monitorizare destinate să asigure aplicarea activităților de siguranță și a planurilor de afaceri;
    - măsuri de monitorizare și de raportare privind aplicarea planurilor de performanță, inclusiv modul de abordare a situației dacă obiectivele nu sunt îndeplinite în perioada de referință.
  6. PLANIFICARE STRATEGICĂ
  - 6.1. Descrierea planificării pe termen scurt/mediu:
    - prioritățile pentru fiecare obiectiv strategic;
    - punerea în aplicare a fiecărui obiectiv strategic din perspectiva aplicării tehnologiilor necesare, a impactului structural, a aspectelor umane, a costurilor aferente, a beneficiilor, precum și a guvernantei, a resurselor și a reglementării necesare;
    - participarea necesară a părților interesate operaționale la fiecare element al planului, inclusiv rolurile și responsabilitățile acestora;
    - nivelul convenit de implicare a administratorului rețelei pentru a sprijini aplicarea fiecărui element al planului pentru fiecare funcție individuală.
  - 6.2. Descrierea planificării pe termen lung:
    - intenția de a realiza fiecare obiectiv strategic din perspectiva tehnologiei necesare și a aspectelor de cercetare și dezvoltare corespunzătoare, a impactului structural, a aspectelor umane, a analizei economice, a guvernantei și a reglementării necesare, precum și justificarea aferentă a acestor investiții din punct de vedere economic și din perspectiva siguranței;
    - participarea necesară a părților interesate operaționale la fiecare element al planului, inclusiv rolurile și responsabilitățile acestora.
  7. EVALUAREA RISCURILOR
  - 7.1. Descrierea riscurilor aferente punerii în aplicare a planului
  - 7.2. Descrierea procesului de monitorizare (inclusiv eventualele devieri de la obiectivele inițiale)
  8. RECOMANDĂRI
  - 8.1. Identificarea măsurilor care trebuie luate de Uniune și de statele membre pentru a sprijini aplicarea planului
-

## ANEXA V

**MODEL PENTRU PLANUL DE ADMINISTRARE A REȚELEI**

Planul de administrare a rețelei se bazează pe următoarea structură generală (care va fi adaptată în ceea ce privește diversele funcții individuale și de orizontul de timp al planului de administrare a rețelei, pentru a reflecta caracterul său reînnoibil și perioadele sale de trei-cinci ani, de un an, de un trimestru, de o săptămână și de o zi):

1. INTRODUCERE
  - 1.1. Domeniul de aplicare al planului de administrare a rețelei (geografic și temporal)
  - 1.2. Elaborarea planului și procesul de validare
2. DESCRIEREA PLANULUI DE ADMINISTRARE A REȚELEI, OBIECTIVE OPERAȚIONALE ȘI OBIECTIVE GENERALE
  - inclusiv aspectul colaborativ al părților interesate operaționale participante, din perspectiva rolurilor și a responsabilităților;
  - indicarea modului în care vor fi acoperite obiectivele operaționale și cele generale în etapele tactice, pretactice, pe termen scurt și pe termen mediu ale planului de administrare a rețelei, precum și alte obiective de performanță prevăzute în temeiul regulamentului privind performanța;
  - prioritățile stabilite și resursele necesare pentru perioada de planificare;
  - precizarea impactului asupra sectorului ATM și a altor sectoare vizate.
3. PROCESUL GLOBAL DE PLANIFICARE A ADMINISTRĂRII REȚELEI
  - descrierea procesului global de planificare a administrării rețelei;
  - descrierea modului strategic în care planul de administrare a rețelei va evolua și va înregistra progrese pentru a răspunde cu succes cerințelor operaționale de performanță și altor obiective de performanță stabilite în temeiul regulamentului privind performanța;
  - descrierea instrumentelor și a datelor utilizate.
4. CONTEXT ȘI CERINȚE GENERALE
  - 4.1. Descrierea succintă a performanței operaționale din trecut a rețelei
  - 4.2. Provocări și oportunități legate de durata planului
  - 4.3. Previziuni privind traficul din rețea, în conformitate cu apendicele 1 și 2, inclusiv:
    - previziuni privind rețeaua;
    - previziuni privind furnizorii de servicii de navigație aeriană, blocurile funcționale de spațiu aerian și centrele regionale de control;
    - previziuni cu privire la aeroporturile principale;
    - analiza previziunilor referitoare la trafic, inclusiv o serie de scenarii;
    - analiza impactului unor evenimente speciale.
  - 4.4. Cerințele operaționale de performanță a rețelei, inclusiv:
    - cerințele generale privind capacitatea rețelei;
    - cerințe privind capacitatea furnizorilor de servicii de navigație aeriană, a blocurilor funcționale de spațiu aerian și a centrelor regionale de control;
    - capacitatea aeroportului;
    - analiza cerințelor de capacitate;
    - cerințe generale ale rețelei privind mediul înconjurător/eficiența zborurilor;
    - cerințe generale privind siguranța rețelei;
    - cerințe pentru situații de urgență și continuitatea serviciilor care afectează rețeaua.
  - 4.5. Necesități operaționale formulate de diferite părți interesate, inclusiv militare.
5. PLANURI DE ÎMBUNĂTĂȚIRE A PERFORMANȚEI OPERAȚIONALE A REȚELEI ȘI MĂSURI LA NIVEL DE REȚEA
  - descrierea planurilor și a măsurilor care se așteaptă să fie aplicate la nivel de rețea, inclusiv spațiul aerian, resursele limitate și ATFM;
  - descrierea contribuțiilor în materie de performanță operațională ale fiecărui plan și ale fiecărei măsuri.

6. PLANURI DE ÎMBUNĂTĂȚIRE A PERFORMANȚEI OPERAȚIONALE A REȚELEI ȘI MĂSURI LA NIVEL LOCAL
    - inclusiv descrierea fiecărui plan și a fiecărei măsuri care se așteaptă să fie aplicate la nivel local;
    - descrierea contribuțiilor în materie de performanță operațională ale fiecărui plan și ale fiecărei măsuri;
    - descrierea relațiilor cu țări terțe și a activității legate de OACI.
  7. EVENIMENTE SPECIALE
    - imagine de ansamblu a evenimentelor speciale cu impact semnificativ asupra ATM;
    - evenimente speciale individuale și abordarea acestora din perspectiva rețelei;
    - exerciții militare de mare amploare.
  8. CERINȚE DE NATURĂ MILITARĂ CU PRIVIRE LA SPAȚIUL AERIAN
  - 8.1. Furnizorii militari de servicii de ATM responsabili de zonele de spațiu aerian rezervat sau segregat comunică administratorului rețelei, prin intermediul celei relevante de management al spațiului aerian, următoarele informații, în conformitate cu reglementările naționale:
    - disponibilitatea spațiului aerian: zile/ore în care spațiul aerian rezervat este disponibil în mod automat;
    - cerințe ad-hoc pentru utilizarea neplanificată a spațiului aerian rezervat;
    - eliberarea spațiului aerian rezervat pentru utilizarea sa de către civili oricând când nu este necesar, anunțând acest lucru cu cât mai mult timp înainte posibil.
  9. PREVIZIUNI ȘI ANALIZE CONSOLIDATE PRIVIND PERFORMANȚA OPERAȚIONALĂ A REȚELEI
    - obiective și previziuni în materie de întârzieri/capacitate privind rețeaua, furnizorii de servicii de navigație aeriană, blocurile funcționale de spațiu aerian și centrele regionale de control;
    - performanța operațională a aeroporturilor;
    - obiectivul și previziunile în materie de performanță a rețelei privind mediul înconjurător/eficiența zborurilor;
    - analiza impactului unor evenimente speciale;
    - analiza obiectivelor și previziunilor în materie de performanță operațională.
  10. IDENTIFICAREA ZONELOR DE BLOCAJE OPERAȚIONALE ȘI SOLUȚII DE ATENUARE LA NIVEL DE REȚEA ȘI LA NIVEL LOCAL
    - identificarea blocajelor operaționale (în materie de siguranță, de capacitate, de eficiență a zborurilor) și a blocajelor potențiale, a cauzelor acestora și a soluțiilor sau a măsurilor de atenuare convenite, inclusiv opțiuni de echilibrare a capacității cererii.
-

## Apendicele 1

**Centrele regionale de control**

Planul de administrare a rețelei trebuie să descrie amănunțit fiecare centru regional de control din toate zonele, prezentând măsurile operaționale de îmbunătățire planificate de acestea, perspectivele pentru perioada respectivă, previziunile cu privire la trafic, obiectivul și previziunile în materie de întârzieri, evenimentele semnificative care pot afecta traficul, contactele operaționale.

Administratorul de rețea include, pentru fiecare centru regional de control:

- previziuni cu privire la trafic;
- o analiză a performanței operaționale actuale;
- o evaluare cuantificată a capacității atinse (capacitatea de referință);
- o evaluare cuantificată a capacității necesare pentru diverse scenarii de evoluție a traficului (profilul necesar de capacitate);
- o evaluare cuantificată a măsurilor operaționale de îmbunătățire planificate la nivel de centru regional de control, convenite cu furnizorii de servicii de navigație aeriană;
- obiectivul și previziunile în materie de întârzieri;
- o analiză a performanței operaționale preconizate (în materie de siguranță, capacitate, mediu).

Fiecare furnizor de servicii de navigație aeriană transmite administratorului de rețea următoarele informații, spre a fi incluse în descrierea fiecărui centru regional de control:

- obiectivul local în materie de întârzieri;
  - evaluarea/confirmarea previziunilor în materie de trafic, ținând seama de informațiile locale;
  - numărul sectoarelor disponibile: sistemul de configurare/deschidere a sectoarelor per sezon/zi a săptămânii/moment al zilei;
  - capacitățile/valorile de monitorizare pentru fiecare sector/volum de trafic per sistem de configurare/deschidere;
  - evenimente speciale planificate sau cunoscute, inclusiv date/ore și impactul aferent asupra performanței operaționale;
  - detalii privind măsurile operaționale de îmbunătățire planificate, calendarul aplicării acestora și impactul negativ/ pozitiv aferent asupra capacității și/sau a eficienței;
  - detalii privind modificările propuse și cele confirmate aduse structurii și utilizării spațiului aerian;
  - măsuri suplimentare convenite cu administratorul de rețea;
  - contactele operaționale ale centrului regional de control.
-

*Apendicele 2***Aeroporturi**

Planul de administrare a rețelei trebuie să descrie amănunțit principalele aeroporturi europene din toate zonele, prezentând măsurile operaționale de îmbunătățire planificate de acestea, perspectivele pentru perioada respectivă, previziunile în materie de trafic și de întârzieri, evenimentele semnificative care pot afecta traficul, contactele operaționale.

Administratorul de rețea include, pentru fiecare aeroport principal:

- previziunile cu privire la trafic;
- o analiză a performanței operaționale preconizate (în materie de siguranță, capacitate, mediu).

Fiecare aeroport inclus în planul de administrare a rețelei transmite administratorului de rețea următoarele informații, spre a fi incluse în descrierea aeroportului respectiv:

- evaluarea/confirmarea previziunilor în materie de trafic, ținând seama de informațiile locale;
  - capacitatea pistelor pentru fiecare configurație a pistelor, sosirile și plecările actuale și cele planificate;
  - o specificare a capacității pentru perioada de noapte și durata acestei perioade, dacă este cazul;
  - detalii privind măsurile operaționale de îmbunătățire planificate, calendarul aplicării acestora și impactul negativ/ pozitiv aferent asupra capacității și/sau a eficienței;
  - evenimente speciale planificate sau cunoscute, inclusiv date/ore și impactul aferent asupra performanței operaționale;
  - alte posibilități de planificare a capacității;
  - măsuri suplimentare convenite cu administratorul de rețea.
-

## ANEXA VI

**CERINȚE GENERALE PRIVIND FUNCȚIILE DE REȚEA****1. STRUCTURA ORGANIZATORICĂ**

Administratorul de rețea își instituie și își administrează organizația în conformitate cu o structură care sprijină siguranța funcțiilor de rețea.

Structura organizatorică definește:

- (a) autoritatea, sarcinile și responsabilitățile persoanelor responsabile desemnate, în special ale personalului de conducere cu funcții legate de siguranță, calitate, securitate și resurse umane;
- (b) relațiile și raporturile ierarhice între diversele părți componente și procese ale organizației.

**2. SIGURANȚA**

Administratorul rețelei trebuie să dispună de un sistem de management al siguranței care acoperă toate funcțiile de rețea pe care le exercită în conformitate cu următoarele principii. Acesta:

- (a) descrie concepțiile și principiile generale ale organizației (denumite în continuare „politică”) în ceea ce privește siguranța, astfel încât să răspundă cât mai exact posibil necesităților părților interesate relevante;
- (b) instituie o funcție de monitorizare a conformității care conține proceduri prin care se verifică dacă toate funcțiile sunt exercitate în conformitate cu cerințele, standardele și procedurile aplicabile. Monitorizarea conformității include un sistem de transmitere a feedback-ului cu privire la constatări către personalul de administrare competent, pentru a se asigura aplicarea eficace și la timp a măsurilor corective, dacă este necesar;
- (c) demonstrează, cu ajutorul manualelor și al documentelor de monitorizare, că sistemul de management funcționează;
- (d) numește reprezentanți ai conducerii care să monitorizeze respectarea și caracterul adecvat al procedurilor pentru asigurarea unor practici operaționale sigure și eficiente;
- (e) efectuează controale ale sistemului de management instituit și ia măsuri de remediere, după caz;
- (f) gestionează siguranța tuturor funcțiilor de rețea care îi sunt alocate, stabilind astfel interfețe oficiale cu toate părțile interesate relevante, pentru a putea identifica pericolele care amenință siguranța aviației, generate de activitățile sale, pentru a evalua și a gestiona riscurile aferente, dacă este necesar;
- (g) include proceduri de management a siguranței atunci când introduce noi sisteme funcționale sau când modifică sistemele funcționale existente.

**3. SECURITATEA**

Administratorul de rețea trebuie să dispună de un sistem de management al securității care acoperă toate funcțiile de rețea pe care le exercită în conformitate cu următoarele principii. Acesta:

- (a) asigură securitatea instalațiilor și a personalului său, astfel încât să împiedice interferențele ilegale care ar putea avea un impact asupra siguranței funcțiilor de rețea pe care le administrează;
- (b) asigură securitatea datelor operaționale pe care le primește, le furnizează sau le utilizează în alt mod, astfel încât accesul la acestea să fie rezervat exclusiv persoanelor autorizate;
- (c) definește procedurile referitoare la evaluarea și diminuarea riscurilor în domeniul securității, la monitorizarea și îmbunătățirea securității, la evaluări ale securității și la difuzarea experiențelor dobândite;
- (d) definește mijloacele destinate să detecteze breșele de securitate și să alerteze personalul prin semnale de avertizare adecvate;
- (e) definește mijloacele de limitare a efectelor cauzate de breșele de securitate și de identificare a măsurilor de remediere și a procedurilor de atenuare a riscurilor pentru evitarea repetării acestora.

**4. MANUALE DE OPERARE**

Administratorul de rețea stabilește și menține la zi manualele de operare referitoare la operațiunile pe care le efectuează, pentru uzul și orientarea personalului operațional. Acesta se asigură că:

- (a) manualele de operare conțin instrucțiuni și informații necesare personalului operațional pentru îndeplinirea sarcinilor sale;
- (b) personalul are acces la părțile din manualele de operare care au relevanță pentru activitatea sa;

(c) personalul operațional este prompt informat cu privire la modificările aduse manualului de operare care se aplică îndeplinirii sarcinilor sale, precum și despre intrarea lor în vigoare.

#### 5. CERINȚE ÎN PRIVINȚA PERSONALULUI

Administratorul de rețea angajează personal calificat corespunzător pentru a se asigura că funcțiile de rețea care îi sunt alocate sunt exercitate în mod sigur, eficient, continuu și durabil. În acest context, administratorul de rețea stabilește politici pentru formarea personalului.

#### 6. PLANURI DE URGENȚĂ

Administratorul de rețea stabilește planuri de urgență pentru toate funcțiile pe care le exercită, în caz de evenimente care duc la degradarea semnificativă sau la întreruperea operațiunilor sale.

#### 7. CERINȚE PRIVIND RAPORTAREA

În conformitate cu articolul 20, administratorul de rețea prezintă un raport de activitate anual. Acest raport tratează performanța sa operațională, precum și activitățile și evoluțiile importante, în special în materie de siguranță.

Raportul anual trebuie să cuprindă cel puțin:

- o evaluare a performanței funcțiilor de rețea pe care le administrează;
- performanța în raport cu obiectivele de performanță stabilite în planul strategic al rețelei, reconciliind performanța reală cu planul de administrare a rețelei cu ajutorul indicatorilor de performanță stabiliți în planul de administrare a rețelei;
- o explicație a diferențelor față de obiective, împreună cu măsurile preconizate pentru eliminarea oricărui decalaj în perioada de referință menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;
- evoluțiile în materie de operațiuni și infrastructură;
- informații privind procedura de consultare oficială cu utilizatorii și cu părțile interesate;
- informații privind politica în domeniul resurselor umane.

#### 8. METODE DE LUCRU ȘI PROCEDURI OPERAȚIONALE

Administratorul de rețea trebuie să poată demonstra că metodele sale de lucru și procedurile sale operaționale sunt conforme cu alte acte legislative ale Uniunii, în special cu Regulamentul (UE) nr. 255/2010.

---

## REGULAMENTUL (UE) NR. 678/2011 AL COMISIEI

din 14 iulie 2011

**de înlocuire a anexei II și de modificare a anexelor IV, IX și XI la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru)**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) <sup>(1)</sup>, în special articolul 39 alineatele (2) și (3),

întrucât:

- (1) Directiva 2007/46/CE stabilește un cadru armonizat care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru toate autovehiculele noi, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate. Aceasta cuprinde în special definiții specifice privind autovehiculele, necesare pentru buna funcționare a sistemului de omologări de tip europene.
- (2) Unul dintre obiectivele Directivei 2007/46/CE este de a extinde sistemul de omologări de tip europene a autovehiculelor la toate categoriile de autovehicule. Anexa II la Directiva 2007/46/CE, care include definițiile specifice necesare, trebuie să fie reprojctată în scopul de a ține cont de progresul tehnic. Prin urmare, este necesar să se modifice definițiile existente sau să se stabilească noi definiții.
- (3) Conform experienței, criteriile actuale pentru determinarea faptului că un nou model de autovehicul trebuie să fie considerat sau nu ca un nou tip sunt prea vagi. Această lipsă de certitudine poate să ducă la întârzierea punerii în aplicare a noilor cerințe stabilite în legislația UE referitoare la noile tipuri de autovehicule. Mai mult, experiența arată că este posibilă eludarea legislației UE privind seriile mici divizând un tip de autovehicul în mai multe subtipuri în cadrul mai multor omologări de tip diferite. În consecință, numărul noilor autovehicule care pot fi puse în circulație în Uniunea Europeană în cadrul regimului privind seriile mici poate să depășească limita admisibilă. Prin urmare, este important să se specifice care caracteristici tehnice ale autovehiculului trebuie să fie utilizate ca și criterii la determinarea constituenților unui nou tip.

(4) În conformitate cu principiile afirmate în comunicările Comisiei intitulate planul de acțiune „Simplificarea și îmbunătățirea cadrului de reglementare” <sup>(2)</sup> și programul de acțiune privind „Reducerea sarcinii administrative în Uniunea Europeană” <sup>(3)</sup>, se cuvine să se reconsidere criteriile care trebuie să fie utilizate pentru definirea variantelor și versiunilor din cadrul unui tip de autovehicul în vederea reducerii sarcinilor administrative la care sunt supuși producătorii de autovehicule. În plus, aceasta ar avea drept rezultat faptul că procesul de omologare de tip ar deveni mai transparent pentru autoritățile competente ale statelor membre.

(5) Date fiind tendințele de globalizare din sectorul autovehiculelor, activitatea Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor privind autovehiculele – „Grupul de lucru 29 (WP.29)” este tot mai importantă. Deoarece este esențial, pentru a se conforma recomandărilor grupului la nivel înalt CARS 21, să se includă regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) în legislația UE sau chiar să se înlocuiască directivele sau regulamentele UE prin regulamente CEE-ONU, precum și să se includă regulamente tehnice mondiale în legislația UE, ar trebui să se asigure coerența legislației Uniunii Europene cu regulamentele CEE-ONU.

(6) Dată fiind activitatea de armonizare în curs din cadrul Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor privind autovehiculele, este esențial să se ia în considerare cele mai recente evoluții stabilite în Rezoluția nr. R.E. 3 privind clasificarea și definiția vehiculelor acționate de motor și a remorcilor în cadrul acordului CEE-ONU privind adoptarea de specificații uniforme pentru vehiculele cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații (Acordul revizuit din 1958), precum și Rezoluția specială S.R. 1 privind definițiile comune ale categoriilor de vehicule, maselor și dimensiunilor în cadrul acordului CEE-ONU privind stabilirea de regulamente tehnice mondiale pentru vehiculele cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți („Acordul din 1998 sau acordul paralel”). Numai includerea acestor evoluții în Directivă-cadru poate să asigure buna funcționare a sistemului omologărilor de tip europene. Prin urmare, este necesar să se introducă noi criterii pentru a determina dacă un tip de autovehicul ar trebui să fie inclus în categoria „M” sau „N”.

<sup>(1)</sup> JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> COM (2002) 278 final.

<sup>(3)</sup> COM (2007) 23 final.



- (7) În conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare <sup>(1)</sup>, li se solicită statelor membre să țină un registru care să conțină date referitoare, printre altele, la tipul, varianta și versiunea fiecărui vehicul specific cu privire la emisiile sale specifice de CO<sub>2</sub> pentru fiecare nou vehicul înmatriculat pe teritoriul său. Este esențial să se specifice criteriile în conformitate cu care un vehicul ușor trebuie să fie supus omologării de tip ca vehicul M<sub>1</sub> sau N<sub>1</sub>. Aceste criterii ar trebui să fie obiective și să ofere orientări atât pentru producătorii de vehicule, cât și pentru autoritățile de omologare de tip și de înmatriculare. În conformitate cu articolul 13 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009, trebuie să se identifice prezența tehnologiilor inovatoare care încurajează reducerea în continuare a emisiilor de CO<sub>2</sub>. Aceasta ar trebui să se realizeze prin intermediul unui „cod” pe care producătorul îl atribuie vehicului astfel încât fiecare tip/variantă/versiune să corespundă unui set unic de tehnologii inovatoare. Astfel, ar trebui să fie posibilă identificarea acestor tehnologii inovatoare pornind de la definiția tipului-variantei-versiunii. Prin urmare, se cuvine să se adauge rubrica corespunzătoare în anexa II la Directiva 2007/46/CE.
- (8) Deoarece tipul de caroserie trebuie să fie specificat în certificatul de conformitate, care este destinat să faciliteze înmatricularea noilor vehicule în statele membre, utilizarea codurilor armonizate pentru fiecare tip de caroserie ar reprezenta o simplificare a procesului de înmatriculare. O listă de coduri corespunzătoare ar trebui să fie atribuită tipurilor de caroserie în scopul de a permite automatizarea prelucrării datelor.
- (9) Deoarece remorcile concepute special pentru transportul încărcăturilor excepționale nu pot să îndeplinească toate dispozițiile actelor de reglementare enumerate în anexa IV la Directiva 2007/46/CE care trebuie respectate în scopul omologării europene de tip, se cuvine să se includă remorcile respective în categoria vehiculelor cu destinație specială, date fiind caracteristicile lor tehnice. În sensul omologării de tip, ar trebui să se stabilească un set simplificat de reguli în scopul de a face posibilă omologarea lor de tip la nivel european. În consecință, este necesar să se adauge un nou apendice la anexa XI la Directiva 2007/46/CE.
- (10) În prezent, sunt în curs de elaborare noi tehnologii, în scopul de a răspunde cererii de noi soluții în transportul mărfurilor. Prin urmare, este necesar să se includă noi definiții în legislația cadru în scopul de a permite, ulterior, stabilirea de reguli tehnice corespunzătoare în actele de reglementare relevante enumerate în anexa IV sau XI la Directiva 2007/46/CE. Este important să se precizeze faptul că nu ar trebui acordată nicio omologare CE de tip pentru astfel de vehicule până când legislația privind omologarea de tip nu este modificată în acest scop.
- (11) S-a produs o eroare în adoptarea Directivei 2010/19/UE a Comisiei din 9 martie 2010 de modificare, în sensul adaptării la progresul tehnic în domeniul sistemelor anti-împroșcare ale unor categorii de vehicule și ale remorcilor acestora, a Directivei 91/226/CEE a Consiliului și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup>, în măsura în care anexele IV și XI la Directiva 2007/46/CE au fost modificate, de asemenea, de respectiva directivă. Anexele respective fuseseră înlocuite anterior de Regulamentul (CE) nr. 1060/2008 al Comisiei din 7 octombrie 2008 de înlocuire a anexelor I, III, IV, VI, VII, XI și XV la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective („Directivă-cadru”) <sup>(3)</sup>. În interesul securității juridice, orice modificare parțială a anexelor respective ar trebui, de acum înainte, să fie introdusă numai printr-un regulament. Deoarece articolul 2 corespunzător din Directiva 2010/19/UE a fost eliminat prin Decizia 2011/415/UE a Comisiei din 14 iulie 2011 de corectare a Directivei 2010/19/UE de modificare, în sensul adaptării la progresul tehnic în domeniul sistemelor antiîmproșcare ale unor categorii de vehicule și ale remorcilor acestora, a Directivei 91/226/CEE a Consiliului și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, cu privire la modificarea anexelor la Directiva 2007/46/CE <sup>(4)</sup> în scopul de a remedia eroarea respectivă, se cuvine să se efectueze modificările incluse anterior la articolul respectiv prin intermediul prezentului regulament.
- (12) În vederea asigurării bunei funcționări a sistemului de omologare de tip, anexele la Directiva 2007/46/CE ar trebui actualizate în sensul adaptării la evoluția cunoștințelor științifice și tehnice.
- (13) De asemenea, se cuvine să se actualizeze anexele la Directiva 2007/46/CE în scopul de a stabili cerințele tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor cu destinație specială.
- (14) Întrucât dispozițiile anexelor în cauză sunt suficient de detaliate și nu necesită măsuri de transpunere suplimentare din partea statelor membre, este, prin urmare, adecvată înlocuirea anexei II și modificarea anexelor IV, IX și XI prin intermediul unui regulament în conformitate cu articolul 39 alineatul (8) din Directiva 2007/46/CE.
- (15) Anexa II ar trebui înlocuită și anexele IV, IX și XI ar trebui modificate în consecință.

<sup>(1)</sup> JO L 140, 5.6.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 72, 20.3.2010, p. 17.

<sup>(3)</sup> JO L 292, 31.10.2008, p. 1.

<sup>(4)</sup> A se vedea pagina 76 din prezentul Jurnal Oficial.

- (16) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Directiva 2007/46/CE se modifică după cum urmează:

1. Anexa II se înlocuiește cu textul din anexa I la prezentul regulament.
2. Anexa IV se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.
3. Anexa IX se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.
4. Anexa XI se modifică în conformitate cu anexa IV la prezentul regulament.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 14 iulie 2011.

*Articolul 2*

Prezentul regulament nu anulează nicio omologare de tip a vehiculelor acordată înainte de 29 octombrie 2012 și nici nu împiedică extinderea omologărilor respective.

*Articolul 3*

- (1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică noilor tipuri de vehicule pentru care se va acorda omologarea începând cu 29 octombrie 2012.

Totuși, cerințele stabilite în anexa II și la punctele 1 și 2 din anexa IV se aplică de la 9 aprilie 2011.

- (2) Prin derogare de la alineatul (1) al doilea paragraf, producătorii pot, începând de la 4 august 2011, să aplice orice dispoziție a prezentului regulament.

Pentru Comisie  
Președintele  
José Manuel BARROSO

## ANEXA I

## „ANEXA II

**DEFINIȚII GENERALE, CRITERII PENTRU CLASIFICAREA VEHICULELOR, TIPURI DE VEHICULE ȘI TIPURI DE CAROSERIE**

## PARTEA INTRODUCȚIVĂ

**Definiții și dispoziții generale****1. Definiții**

- 1.1. «Loc așezat» înseamnă orice amplasament care poate să primească o persoană în poziția șezând care este cel puțin la fel de mare ca:
- (a) manechinul unui bărbat având percentila 50, în cazul conducătorului auto;
  - (b) manechinul unei femei adulte având percentila 5, în toate celelalte cazuri.
- 1.2. «Scaun» înseamnă o structură completă cu tapițerie, care poate să fie integrată sau nu în structura vehiculului, destinată să primească o persoană în poziția șezând.
- 1.2.1. Termenul de «scaun» înseamnă atât un scaun individual, cât și o banchetă.
- 1.2.2. Scaunele rabatabile și amovibile sunt incluse în această definiție.
- 1.3. «Mărfuri» înseamnă, în primul rând, orice lucru transportabil.
- Termenul de «mărfuri» cuprinde produse în vrac, produse fabricate, lichide, animale vii, recolte și încărcături indivizibile.
- 1.4. «Masa maximă» înseamnă «masa maximă tehnic admisibilă», astfel cum s-a specificat la punctul 2.8 din anexa I.

**2. Dispoziții generale**

- 2.1. Numărul de locuri așezate
- 2.1.1. Cerințele privind numărul de locuri așezate se aplică scaunelor concepute pentru a fi utilizate când vehiculul rulează pe drum.
- 2.1.2. Nu se aplică scaunelor care sunt concepute pentru a fi utilizate când vehiculul este în staționare și care sunt identificate într-un mod ușor de înțeles de către utilizatori, fie prin intermediul unei pictograme, fie printr-un semn care să conțină un text corespunzător.
- 2.1.3. Următoarele cerințe se aplică pentru calcularea locurilor așezate:
- (a) fiecare scaun individual se calculează ca și un loc așezat;
  - (b) în cazul unei banchete, orice spațiu care are lățimea de cel puțin 400 mm măsurată la nivelul pernei scaunului se calculează ca și un loc așezat.
- Această condiție nu îl împiedică pe producător să utilizeze dispozițiile generale menționate la punctul 1.1;
- (c) cu toate acestea, un spațiu astfel cum este menționat la litera (b) nu se calculează ca și un loc așezat atunci când:
    - (i) bancheta include elemente care împiedică manechinul să fie așezat în mod natural – de exemplu: prezența unei console fixe, a unei zone fără tapițerie sau a unei tapițerii interioare care întrerupe suprafața nominală a scaunului;
    - (ii) forma podelei care se află chiar în fața unui presupus loc așezat (de exemplu, prezența unui tunel) împiedică ca picioarele manechinului să se poziționeze în mod natural.
- 2.1.4. În ceea ce privește vehiculele care fac obiectul Directivei 2001/85/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2001 privind dispozițiile speciale aplicabile vehiculelor destinate transportului de pasageri care au mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul conducătorului auto și de modificare a Directivelor 70/156/CEE și 97/27/CE<sup>(1)</sup>, dimensiunea menționată la punctul 2.1.3 litera (b) se aliniază la spațiul minim necesar pentru o persoană în funcție de diversele clase de vehicule.

<sup>(1)</sup> JO L 42, 13.2.2002, p. 1.

- 2.1.5. Atunci când un vehicul dispune de ancoraje pentru un scaun amovibil, acesta este luat în considerare la determinarea numărului de locuri așezate.
- 2.1.6. O zonă destinată unui scaun rulant ocupat este considerată ca fiind un loc așezat.
- 2.1.6.1. Prezenta dispoziție nu aduce atingere cerințelor de la punctele 3.6.1 și 3.7 din anexa VII la Directiva 2001/85/CE.
- 2.2. Masă maximă
- 2.2.1. În cazul unui autotractor pentru semiremorcă, masa maximă care se ia în considerare pentru clasificarea vehiculului include masa maximă a semiremorcii suportate de dispozitivul de cuplare tip șa.
- 2.2.2. În cazul unui autovehicul care poate să tracteze o remorcă cu axă centrală sau o remorcă cu proțap rigid, masa maximă care se ia în considerare pentru clasificarea autovehiculului include masa maximă transferată vehiculului tractor de cuplare.
- 2.2.3. În cazul unei semiremorci, al unei remorci cu axă centrală sau al unei remorci cu proțap rigid, masa maximă care se ia în considerare pentru clasificarea vehiculului corespunde masei maxime transmise la sol de către roțile unei axe sau grup de axe când este cuplată la vehiculul tractor.
- 2.2.4. În cazul unui dispozitiv de tractare tip «dolly», masa maximă care se ia în considerare pentru clasificarea vehiculului include masa maximă a semiremorcii suportate de dispozitivul de cuplare tip șa.
- 2.3. Echipamente speciale
- 2.3.1. Vehiculele care sunt echipate în principal cu echipamente fixe, cum ar fi mașini sau aparate, sunt considerate ca aparținând categoriei N sau O.
- 2.4. Unități
- 2.4.1. Cu excepția cazului în care se menționează altfel, orice unitate de măsură și simbol asociat sunt conforme cu dispozițiile Directivei 80/181/CEE a Consiliului <sup>(1)</sup>.
3. **Clasificarea în categorii de vehicule**
- 3.1. Producătorul este responsabil pentru clasificarea unui tip de vehicul într-o categorie specifică.
- În acest scop, se respectă toate criteriile relevante descrise în prezenta anexă.
- 3.2. Autoritatea de omologare poate solicita de la producător informații suplimentare corespunzătoare în scopul de a demonstra că un tip de vehicul trebuie să fie clasificat ca vehicul cu destinație specială în grupul special («cod SG»).

## PARTEA A

### Criterii pentru clasificarea vehiculelor

#### 1. Categoriile de vehicule

În sensul omologării de tip europene și naționale, precum și al omologării individuale, vehiculele se împart în categorii în conformitate cu următoarea clasificare:

(Se înțelege că omologarea se poate acorda numai pentru categoriile menționate la punctele 1.1.1-1.1.3, 1.2.1-1.2.3 și 1.3.1-1.3.4.)

- 1.1. Categoria M Autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul persoanelor și al bagajelor acestora.
- 1.1.1. Categoria M<sub>1</sub> Vehicule din categoria M, având cel mult opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto.

Vehiculele care aparțin categoriei M<sub>1</sub> nu au spațiu pentru pasageri în picioare.

Numărul locurilor așezate poate fi limitat la unul singur (de exemplu, locul așezat al conducătorului auto).

<sup>(1)</sup> JO L 39, 15.2.1980, p. 40.

- 1.1.2. Categoria M<sub>2</sub> Vehicule din categoria M, având mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care nu depășește 5 tone.
- Vehiculele care aparțin categoriei M<sub>2</sub> pot avea spațiu pentru pasageri în picioare în plus față de locurile așezate.
- 1.1.3. Categoria M<sub>3</sub> Vehicule din categoria M, având mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care depășește 5 tone.
- Vehiculele care aparțin categoriei M<sub>3</sub> pot avea spațiu pentru pasageri în picioare.
- 1.2. Categoria N Autovehicule concepute și construite în principal pentru transportul mărfurilor.
- 1.2.1. Categoria N<sub>1</sub> Vehicule din categoria N având o masă maximă care nu depășește 3,5 tone.
- 1.2.2. Categoria N<sub>2</sub> Vehicule din categoria N având o masă maximă care depășește 3,5 tone, dar care nu depășește 12 tone.
- 1.2.3. Categoria N<sub>3</sub> Vehicule din categoria N având o masă maximă care depășește 12 tone.
- 1.3. Categoria O Remorci concepute și construite pentru transportul mărfurilor sau al persoanelor, precum și pentru cazarea persoanelor.
- 1.3.1. Categoria O<sub>1</sub> Vehicule din categoria O având o masă maximă care nu depășește 0,75 tone.
- 1.3.2. Categoria O<sub>2</sub> Vehicule din categoria O având o masă maximă care depășește 0,75 tone, dar care nu depășește 3,5 tone.
- 1.3.3. Categoria O<sub>3</sub> Vehicule din categoria O având o masă maximă care depășește 3,5 tone, dar care nu depășește 10 tone.
- 1.3.4. Categoria O<sub>4</sub> Vehicule din categoria O având o masă maximă care depășește 10 tone.

## 2. Subcategoriile de vehicule

### 2.1. Vehicule de teren

«Vehicul de teren» înseamnă un vehicul care aparține fie categoriei M, fie categoriei N, având caracteristici tehnice specifice care permit utilizarea acestuia în afara drumurilor normale.

Pentru aceste categorii de vehicule, se adaugă litera «G» ca sufix la litera și numărul de identificare a categoriei de vehicul.

Criteriile pentru clasificarea vehiculelor în subcategoria vehiculelor de teren se specifică în secțiunea 4 din partea A a prezentei anexe.

### 2.2. Vehicule cu destinație specială

#### 2.2.1. «Vehicul cu destinație specială» înseamnă un vehicul din categoria M, N sau O având caracteristici tehnice specifice în scopul de a îndeplini o funcție care necesită adaptări și/sau echipamente speciale.

Pentru vehiculele incomplete care sunt destinate a fi clasificate în subcategoria vehiculelor cu destinație specială, se adaugă litera «S» ca sufix la litera și numărul de identificare a categoriei de vehicul.

Diversele tipuri de vehicule cu destinație specială sunt definite și enumerate în secțiunea 5.

### 2.3. Vehicule de teren cu destinație specială

#### 2.3.1. «Vehicul de teren cu destinație specială» înseamnă un vehicul care aparține fie categoriei M, fie categoriei N, având caracteristicile tehnice specifice menționate la punctele 2.1 și 2.2.

Pentru aceste categorii de vehicule, se adaugă litera «G» ca sufix la litera și numărul de identificare a categoriei de vehicul.

În plus, pentru vehiculele incomplete care sunt destinate a fi clasificate în subcategoria vehiculelor cu destinație specială, se adaugă litera «S» ca sufix secundar.

3. **Criterii pentru clasificarea vehiculelor în categoria N**
- 3.1. Clasificarea unui tip de vehicul în categoria N se bazează pe caracteristicile tehnice ale vehiculului, astfel cum au fost menționate la punctele 3.2-3.6.
- 3.2. În principiu, compartimentul (compartimentele) unde se găsesc toate locurile așezate este (sunt) complet separat(e) de suprafața pentru încărcătură.
- 3.3. Prin derogare de la cerințele prevăzute la punctul 3.2, se pot transporta persoane și mărfuri în același compartiment cu condiția ca suprafața pentru încărcătură să fie echipată cu dispozitive de protecție concepute să protejeze persoanele transportate împotriva deplasării încărcăturii în timpul condusului, inclusiv în caz de frânare bruscă și de viraje.
- 3.4. Dispozitivele de asigurare a mărfurilor – dispozitive de fixare – destinate să protejeze încărcătura astfel cum se prevede la punctul 3.3, precum și sistemele despărțitoare destinate vehiculelor de cel mult 7,5 tone sunt concepute în conformitate cu dispozițiile din secțiunile 3 și 4 ale standardului ISO 27956:2009 «Vehicule rutiere – Protecția încărcăturii în autoutilitare – Cerințe și metode de testare».
- 3.4.1. Cerințele menționate la punctul 3.4 pot fi verificate în baza unei declarații de conformitate furnizată de producător.
- 3.4.2. Ca alternativă la cerințele de la punctul 3.4, producătorul poate demonstra, spre satisfacția autorității de omologare, că dispozitivele de asigurare a mărfurilor montate demonstrează un nivel de protecție echivalent cu cel prevăzut în standardul menționat.
- 3.5. Numărul locurilor așezate, exclusiv cel al conducătorului auto, este de cel mult:
- (a) 6, în cazul vehiculelor din categoria N<sub>1</sub>;
- (b) 8, în cazul vehiculelor din categoria N<sub>2</sub> sau N<sub>3</sub>.
- 3.6. Vehiculele trebuie să prezinte o capacitate de transport a mărfurilor egală sau mai mare decât capacitatea de transport a persoanelor exprimată în kg.
- 3.6.1. În acest scop, următoarele ecuații trebuie satisfăcute în toate configurațiile, în special când sunt ocupate toate locurile așezate:
- (a) când  $N = 0$ :
- $$P - M \geq 100 \text{ kg};$$
- (b) când  $0 < N \leq 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- (c) când  $N > 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- unde literele au următoarea semnificație:
- «P» este masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului;
- «M» este masa proprie;
- «N» este numărul locurilor așezate, exclusiv cel al conducătorului auto.
- 3.6.2. Masa echipamentului care se montează pe vehicul în scopul de a transporta mărfuri (de exemplu, rezervor, caroserie etc.), de a manevra mărfuri (de exemplu, macara, elevator etc.) și de a proteja mărfuri (de exemplu, dispozitive de asigurare a încărcăturii) este inclusă în M.
- Masa echipamentului care nu este utilizat în scopurile menționate anterior (cum ar fi un compresor, un cric, un generator de energie electrică, un echipament de radiodifuziune etc.) nu este inclusă în M în scopul aplicării formulelor de mai sus.
- 3.7. Cerințele menționate la punctele 3.2-3.6 trebuie îndeplinite pentru toate variantele și versiunile din cadrul tipului de vehicul.
- 3.8. Criterii pentru clasificarea vehiculelor în categoria N<sub>1</sub>.

3.8.1. Un vehicul este clasificat în categoria  $N_1$  când sunt îndeplinite toate criteriile aplicabile.

În cazul în care nu sunt îndeplinite unul sau mai multe criterii, vehicul este clasificat în categoria  $M_1$ .

3.8.2. În plus față de criteriile generale menționate la punctele 3.2-3.6, criteriile specificate la punctele 3.8.2.1-3.8.2.3.5 trebuie îndeplinite pentru clasificarea vehiculelor pentru care compartimentul unde este poziționat conducătorul auto și încărcătura sunt în cadrul unei singure unități (de exemplu, caroseria «BB»).

3.8.2.1. Faptul că un perete sau un sistem despărțitor, complet sau parțial, este montat între un rând de scaune și zona de încărcare nu elimină obligația de a îndeplini criteriile solicitate.

3.8.2.2. Criteriile sunt următoarele:

(a) încărcarea mărfurilor trebuie să fie posibilă printr-o ușă-spate, un hayon sau o ușă laterală concepută și construită în scopul respectiv;

(b) în cazul unei uși-spate sau al unui hayon, deschiderea pentru încărcare trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

(i) în cazul în care vehiculul este echipat numai cu un rând de scaune sau numai cu scaunul pentru conducătorul auto, înălțimea minimă a deschiderii pentru încărcare este de cel puțin 600 mm;

(ii) în cazul în care vehiculul este echipat cu două sau mai multe rânduri de scaune, înălțimea minimă a deschiderii pentru încărcare este de cel puțin 800 mm și prezintă o suprafață de cel puțin 12 800 cm<sup>2</sup>;

(c) zona de încărcare trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

«zonă de încărcare» înseamnă partea vehiculului situată în spatele rândului (rândurilor) de scaune sau în spatele scaunului conducătorului auto atunci când vehiculul este echipat numai cu un scaun al conducătorului auto;

(i) suprafața de încărcare a zonei de încărcare este, în general, plată;

(ii) în cazul în care vehiculul este echipat numai cu un rând de scaune sau cu un scaun, lungimea minimă a zonei de încărcare este de cel puțin 40 % din ampatament;

(iii) în cazul în care vehiculul este echipat cu două sau mai multe rânduri de scaune, lungimea minimă a zonei de încărcare este de cel puțin 30 % din ampatament.

În cazul în care scaunele ultimului rând de scaune pot fi îndepărtate cu ușurință din vehicul fără a se utiliza instrumente speciale, cerințele privind lungimea zonei de încărcare trebuie îndeplinite cu toate scaunele instalate în vehicul;

(iv) cerințele privind lungimea zonei de încărcare trebuie îndeplinite atunci când scaunele primului sau ultimului rând, după caz, sunt verticale în poziția lor normală de utilizare de către ocupanții vehiculului.

3.8.2.3. Condiții specifice pentru măsurare

3.8.2.3.1. Definiții

(a) «Înălțimea deschiderii pentru încărcare» înseamnă distanța verticală între două planuri orizontale tangente respectiv la cel mai ridicat punct al părții inferioare a ușii și cel mai jos punct al părții superioare a ușii.

(b) «Suprafața deschiderii pentru încărcare» înseamnă cea mai mare suprafață a proiecției ortogonale pe un plan vertical, perpendicular pe axa centrală a vehiculului, a deschiderii maxime permise atunci când ușa-spate (ușile-spate) sau hayonul este (sunt) larg deschisă (deschise) (deschis).

(c) «Ampatament», în sensul aplicării formulelor de la punctele 3.8.2.2 și 3.8.3.1, înseamnă distanța dintre:

(i) linia mediană a axei din față și linia mediană a celei de-a doua axe, în cazul unui vehicul cu două axe; sau

(ii) linia mediană a axei din față și linia mediană a unei axe virtuale situată la aceeași distanță de a doua și a treia axă, în cazul unui vehicul cu trei axe.

### 3.8.2.3.2. Reglarea scaunului

- (a) Scaunele se reglează în pozițiile lor posterioare extreme.
- (b) Spătarul scaunului, dacă este reglabil, se reglează astfel încât să se poată monta dispozitivul tridimensional la punctul H, la un unghi de înclinare al trunchiului de 25 de grade.
- (c) Spătarul scaunului, dacă nu este reglabil, trebuie să fie în poziția stabilită de producătorul vehiculului.
- (d) Dacă scaunul se poate ajusta în înălțime, se ajustează în poziția cea mai joasă.

### 3.8.2.3.3. Condiții privind vehiculul

- (a) Vehiculul trebuie să fie în condiții de încărcare corespunzătoare masei sale maxime.
- (b) Roțile vehiculului sunt orientate spre înainte.

### 3.8.2.3.4. Cerințele de la punctul 3.8.2.3.2 nu se aplică atunci când vehiculul este echipat cu un perete sau un dispozitiv despărțitor.

### 3.8.2.3.5. Măsurarea lungimii zonei de încărcare

- (a) Atunci când vehiculul nu este echipat cu un dispozitiv sau un perete despărțitor, lungimea se măsoară de la un plan vertical tangent la punctul posterior extern al părții superioare a spătarului scaunului la panoul posterior intern sau la ușă sau la hayon, în poziție închisă.
- (b) Atunci când vehiculul este echipat cu un dispozitiv sau un perete despărțitor, lungimea se măsoară de la un plan vertical tangent la punctul posterior extern al peretelui despărțitor sau al zidului la panoul posterior interior sau la ușă sau la hayon, după caz, în poziție închisă.
- (c) Cerințele privind lungimea trebuie îndeplinite cel puțin de-a lungul unei linii orizontale situate în planul vertical longitudinal care trece prin axa centrală a vehiculului, la nivelulul podelei de încărcare.

### 3.8.3. În plus față de criteriile generale menționate la punctele 3.2-3.6, criteriile specificate la punctele 3.8.3.1-3.8.3.4 trebuie îndeplinite pentru clasificarea vehiculelor pentru care compartimentul unde este poziționat conducătorul auto și încărcătura nu sunt în cadrul unei singure unități (de exemplu, caroseria «BE»).

#### 3.8.3.1. Atunci când vehiculul este echipat cu o caroserie închisă, trebuie aplicate următoarele:

- (a) încărcarea mărfurilor trebuie să fie posibilă printr-o ușă-spate, un hayon, un panou sau prin alte mijloace;
- (b) înălțimea minimă a deschiderii pentru încărcare trebuie să fie de cel puțin 800 mm, iar deschiderea trebuie să aibă o suprafață de cel puțin 12 800 cm<sup>2</sup>;
- (c) lungimea minimă a zonei de încărcare trebuie să fie de cel puțin 40 % din ampatament.

#### 3.8.3.2. Atunci când vehiculul este echipat cu o zonă de încărcare deschisă, trebuie aplicate numai dispozițiile menționate la punctul 3.8.3.1 literele (a) și (c).

#### 3.8.3.3. Pentru aplicarea dispozițiilor menționate la punctul 3.8.3, definițiile de la punctul 3.8.2 se aplică *mutatis mutandis*.

#### 3.8.3.4. Cu toate acestea, cerințele privind lungimea zonei de încărcare trebuie îndeplinite de-a lungul unei linii orizontale situate în planul longitudinal care trece prin axa centrală a vehiculului la nivelulul podelei de încărcare.

## 4. Criterii pentru clasificarea vehiculelor în subcategoria vehiculelor de teren

### 4.1. Vehiculele din categoriile M<sub>1</sub> sau N<sub>1</sub> se clasifică în subcategoria vehiculelor de teren dacă îndeplinesc în același timp următoarele condiții:

- (a) sunt echipate cel puțin o axă față și cel puțin o axă spate concepute să fie acționate simultan, indiferent dacă o axă motoare poate fi decuplată;
- (b) sunt echipate cu cel puțin un mecanism de blocare a diferențialului sau un mecanism cu efect similar;
- (c) pot să urce o rampă cu înclinarea de cel puțin 25 % fără remorcă;
- (d) îndeplinesc cinci din următoarele șase cerințe:
  - (i) unghiul de atac este de cel puțin 25 grade;
  - (ii) unghiul de degajare este de cel puțin 20 de grade;



- (iii) unghiul de rampă este de cel puțin 20 de grade;
  - (iv) garda la sol sub axa față este de cel puțin 180 mm;
  - (v) garda la sol sub axa spate este de cel puțin 180 mm;
  - (vi) garda la sol între axe este de cel puțin 200 mm.
- 4.2. Vehiculele care aparțin categoriilor  $M_2$ ,  $N_2$  sau  $M_3$ , a căror masă maximă nu depășește 12 tone, se clasifică în subcategoria vehiculelor de teren dacă îndeplinesc condiția stabilită la litera (a) sau ambele condiții stabilite la literele (b) și (c):
- (a) toate axele lor sunt acționate simultan, indiferent dacă una sau mai multe axe motoare pot fi decuplate;
  - (b) (i) cel puțin o axă față și cel puțin o axă spate sunt concepute să fie acționate simultan, indiferent dacă o axă motoare poate fi decuplată;
  - (ii) sunt echipate cu cel puțin un mecanism de blocare a diferențialului sau un mecanism care are același efect;
  - (iii) pot să urce o rampă cu înclinarea de 25 % fără remorcă;
  - (c) îndeplinesc cel puțin cinci din următoarele șase cerințe, dacă masa lor maximă nu depășește 7,5 tone, și cel puțin patru, dacă masa lor maximă depășește 7,5 tone:
    - (i) unghiul de atac este de cel puțin 25 grade;
    - (ii) unghiul de degajare este de cel puțin 25 de grade;
    - (iii) unghiul de rampă este de cel puțin 25 de grade;
    - (iv) garda la sol sub axa față este de cel puțin 250 mm;
    - (v) garda la sol între axe este de cel puțin 300 mm;
    - (vi) garda la sol sub axa spate este de cel puțin 250 mm.
- 4.3. Vehiculele care aparțin categoriilor  $M_3$  sau  $N_3$ , a căror masă maximă depășește 12 tone, se clasifică în subcategoria vehiculelor de teren dacă îndeplinesc condiția stabilită la litera (a) sau ambele condiții stabilite la literele (b) și (c):
- (a) toate axele lor sunt acționate simultan, indiferent dacă una sau mai multe axe motoare pot fi decuplate;
  - (b) (i) cel puțin jumătate din axe (sau două din cele trei axe, în cazul unui vehicul cu trei axe și, *mutatis mutandis*, în cazul unui vehicul cu cinci axe) sunt concepute să fie acționate simultan, indiferent dacă o axă motoare poate fi decuplată;
  - (ii) există cel puțin un mecanism de blocare a diferențialului sau un mecanism cu efect similar;
  - (iii) pot să urce o rampă cu înclinarea de 25 % fără remorcă;
  - (c) îndeplinesc cel puțin patru din următoarele șase cerințe:
    - (i) unghiul de atac este de cel puțin 25 grade;
    - (ii) unghiul de degajare este de cel puțin 25 de grade;
    - (iii) unghiul de rampă este de cel puțin 25 de grade;
    - (iv) garda la sol sub axa față este de cel puțin 250 mm;
    - (v) garda la sol între axe este de cel puțin 300 mm;
    - (vi) garda la sol sub axa spate este de cel puțin 250 mm.
- 4.4. Procedura pentru verificarea conformității cu dispozițiile geometrice menționate în prezenta secțiune este stabilită în apendicele 1.

5. **Vehicule cu destinație specială**

	Denumire	Cod	Definiție
5.1.	Autorulotă	SA	Un vehicul din categoria M cu spațiu pentru facilități de locuit care conține cel puțin următoarele echipamente: (a) scaune și masă; (b) paturi obținute eventual prin transformarea scaunelor; (c) facilități pentru gătit; (d) facilități pentru depozitare. Aceste echipamente trebuie să fie rigid fixate în spațiul pentru facilități de locuit. Totuși, masa poate fi astfel concepută încât să poată fi ușor demontată.
5.2.	Vehicul blindat	SB	un vehicul destinat protecției persoanelor sau mărfurilor transportate, cu blindaj antiglonț
5.3.	Ambulanță	SC	un vehicul din categoria M destinat transportului persoanelor bolnave sau rănite și dotat cu echipamente speciale în acest scop Compartimentul pentru transportul pacienților trebuie să respecte cerințele tehnice ale standardului EN 1789:2007 privind «Vehicule medicale și echipamentele lor. Ambulanțe rutiere», cu excepția secțiunii 6.5 «Lista echipamentelor».
5.4.	Autovehicul funerar	SD	un vehicul din categoria M destinat transportului persoanelor decedate și dotat cu echipamente speciale în acest scop
5.5.	Vehicul accesibil scaunelor rulante	SH	un vehicul din categoria M <sub>1</sub> , construit sau transformat astfel încât în el să încapă una sau mai multe persoane așezate în scaunele lor rulante atunci când vehiculul rulează pe drum
5.6.	Rulotă	SE	un vehicul din categoria O, astfel cum se definește la punctul 3.2.1.3 din standardul ISO 3833:1977
5.7.	Macara mobilă	SF	un vehicul din categoria N <sub>3</sub> , care nu este echipat pentru transportul de mărfuri și care este dotat cu o macara al cărei moment de ridicare este egal cu sau mai mare de 400 kNm
5.8.	Grup special	SG	un vehicul cu destinație specială care nu se încadrează la niciuna dintre definițiile menționate în prezenta secțiune
5.9.	Dispozitiv de tractare tip «dolly»	SJ	un vehicul din categoria O echipat cu un dispozitiv de cuplare tip șa pentru a susține o semiremorcă în vederea convertirii acesteia în remorcă
5.10.	Remorcă de transport a unei încărcături excepționale	SK	un vehicul din categoria O <sub>4</sub> destinat transportului de încărcături indivizibile care este supus restricțiilor de viteză și trafic datorită dimensiunilor sale Acest termen se referă și la remorcile modulare hidraulice, indiferent de numărul de module.

6. **Observații**

6.1. Omologarea de tip nu se acordă:

- (a) unui dispozitiv de tractare tip «dolly», astfel cum se definește în secțiunea 5 din partea A a prezentei anexe;
- (b) remorcilor cu proțap rigid, astfel cum se definesc în secțiunea 4 din partea C a prezentei anexe;
- (c) remorcilor care pot transporta persoane, atunci când rulează pe drum.

6.2. Punctul 6.1 nu aduce atingere dispozițiilor de la articolul 23 privind omologarea națională de tip pentru seriile mici.

## PARTEA B

**Criterii pentru tipuri, variante și versiuni de vehicule**1. **Categoria M<sub>1</sub>**

1.1. Tipul de vehicul

1.1.1. Un «tip de vehicul» constă în vehicule care au în comun toate caracteristicile următoare:

(a) denumirea societății producătorului.

O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;

(b) concepția și modul de asamblare a părților principale ale structurii caroseriei, în cazul unei caroserii auto-portante.

Aceeași dispoziție se aplică *mutatis mutandis* vehiculelor a căror caroserie este fixată cu șuruburi sau sudată pe un cadru separat;

(c) în cazul vehiculelor construite în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.

1.1.2. Prin derogare de la cerințele prevăzute la punctul 1.1.1 litera (b), atunci când producătorul utilizează porțiunea din podea a structurii caroseriei, precum și elementele constitutive principale care formează partea din față a structurii caroseriei localizate direct în zona din fața parbrizului, pentru construcția diferitelor tipuri de caroserie (de exemplu, berlină și cupeu), se poate considera că vehiculele respective aparțin aceluiași tip. Producătorul trebuie să furnizeze dovezi în acest sens.

1.1.3. Un tip conține cel puțin o variantă și o versiune.

1.2. Variantă

1.2.1. O «variantă» în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile constructive următoare:

(a) numărul ușilor laterale sau tipul de caroserie, astfel cum se definește în secțiunea 1 din partea C, atunci când producătorul utilizează criteriul de la punctul 1.1.2;

(b) motorul, cu privire la următoarele caracteristici constructive:

(i) tipul de alimentare cu energie (motor cu ardere internă, motor electric sau altul);

(ii) principiul de funcționare (aprindere prin scânteie, aprindere prin comprimare sau altul);

(iii) numărul și dispunerea cilindrilor, în cazul motorului cu ardere internă (I4, V6 sau altul);

(c) numărul de axe;

(d) numărul de axe motoare și interconectarea lor;

(e) numărul de axe directoare;

(f) stadiul completării (de exemplu, complet/incomplet).

1.3. Versiune

1.3.1. O «versiune» în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile următoare:

(a) masa maximă tehnic admisibilă;

(b) cilindrarea, în cazul motorului cu ardere internă;

(c) puterea maximă a motorului sau puterea nominală continuă maximă (motor electric);

(d) tipul combustibilului (benzină, motorină, GPL, bi-combustibil sau altul);

(e) numărul maxim de locuri așezate;

(f) nivelul sonor al vehiculului în mers;

(g) nivelul emisiilor poluante din gazele de evacuare (de exemplu, Euro 5, Euro 6 sau altul);

(h) emisiile de CO<sub>2</sub> combinate sau ponderat, combinate;

(i) consumul de energie electrică (ponderat, combinat);

(j) consumul de combustibil combinat sau consumul de combustibil ponderat, combinat;

(k) existența unui set unic de tehnologii inovatoare, astfel cum s-a specificat la articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 140, 5.6.2009, p. 1.

## 2. Categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>

### 2.1. Tipul de vehicul

2.1.1. Un «tip de vehicul» constă în vehicule care au în comun toate caracteristicile următoare:

(a) denumirea societății producătorului.

O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;

(b) categoria;

(c) următoarele aspecte constructive și de concepție:

(i) concepția și construcția elementelor constituente principale care formează șasiul;

(ii) concepția și construcția elementelor constituente principale care formează structura caroseriei, în cazul unei caroserii autoportante;

(d) numărul de niveluri (cu un nivel/cu două niveluri);

(e) numărul de secțiuni (rigide/articulate);

(f) numărul de axe;

(g) modul de alimentare cu energie (intern sau extern);

(h) în cazul vehiculelor construite în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.

2.1.2. Un tip conține cel puțin o variantă și o versiune.

### 2.2. Variantă

2.2.1. O «variantă» în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile constructive următoare:

(a) tipul de caroserie, astfel cum se definește în secțiunea 2 din partea C;

(b) clasa sau combinația de clase de vehicule, astfel cum se definește la punctul 2.1.1 din anexa I la Directiva 2001/85/CE (numai în cazul vehiculelor complete și completate);

(c) stadiul completării (de exemplu, complet/incomplet/completat);

(d) motorul, cu privire la următoarele caracteristici constructive:

(i) tipul de alimentare cu energie (motor cu ardere internă, motor electric sau altul);

(ii) principiul de funcționare (aprindere prin scânteie, aprindere prin comprimare sau altul);

(iii) numărul și dispunerea cilindrilor, în cazul motorului cu ardere internă (L6, V8 sau altul).

### 2.3. Versiune

2.3.1. O «versiune» în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile următoare:

(a) masa maximă tehnic admisibilă;

(b) capacitatea vehiculului de a tracta sau nu o remorcă;

(c) cilindreea, în cazul motorului cu ardere internă;

(d) puterea maximă a motorului sau puterea nominală continuă maximă (motor electric);

(e) tipul combustibilului (benzină, motorină, GPL, bi-combustibil sau altul);

(f) nivelul sonor al vehiculului în mers;

(g) nivelul emisiilor poluante din gazele de evacuare (de exemplu, Euro IV, Euro V sau altul).

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

### 3.1. Tipul de vehicul

3.1.1. Un «tip de vehicul» constă în vehicule care au în comun toate caracteristicile următoare:

(a) denumirea societății producătorului.

O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;

- (b) concepția și modul de asamblare a părților principale ale structurii caroseriei, în cazul unei caroserii autoportante;
  - (c) concepția și construcția elementelor constituente principale care formează șasiul, în cazul unei caroserii care nu este autoportantă;
  - (d) în cazul vehiculelor construite în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.
- 3.1.2. Prin derogare de la cerințele prevăzute la punctul 3.1.1 litera (b), atunci când producătorul utilizează porțiunea din podea a structurii caroseriei, precum și elementele constituente principale care formează partea din față a structurii caroseriei localizate direct în zona din față parbrizului, pentru construcția diferitelor tipuri de caroserie (de exemplu, un furgon și un șasiu-cabină, diferite ampatamente și diferite înălțimi ale acoperișului), se poate considera că vehiculele respective aparțin aceluiași tip. Producătorul trebuie să furnizeze dovezi în acest sens.
- 3.1.3. Un tip conține cel puțin o variantă și o versiune.
- 3.2. Variantă
- 3.2.1. O «variantă» în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile constructive următoare:
- (a) numărul ușilor laterale sau tipul de caroserie, astfel cum se definește în secțiunea 3 din partea C (pentru vehicule complete și completate), atunci când producătorul utilizează criteriul de la punctul 3.1.2;
  - (b) stadiul completării (de exemplu, complet/incomplet/completat);
  - (c) motorul, cu privire la următoarele caracteristici constructive:
    - (i) tipul de alimentare cu energie (motor cu ardere internă, motor electric sau altul);
    - (ii) principiul de funcționare (aprindere prin scânteie, aprindere prin comprimare sau altul);
    - (iii) numărul și disponerea cilindrilor, în cazul motorului cu ardere internă (L6, V8 sau altul);
  - (d) numărul de axe;
  - (e) numărul de axe motoare și interconectarea lor;
  - (f) numărul de axe directoare.
- 3.3. Versiune
- 3.3.1. O «versiune» în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile următoare:
- (a) masa maximă tehnic admisibilă;
  - (b) cilindrarea, în cazul motorului cu ardere internă;
  - (c) puterea maximă a motorului sau puterea nominală continuă maximă (motor electric);
  - (d) tipul combustibilului (benzină, motorină, GPL, bi-combustibil sau altul);
  - (e) numărul maxim de locuri așezate;
  - (f) nivelul sonor al vehiculului în mers;
  - (g) nivelul emisiilor poluante din gazele de evacuare (de exemplu, Euro 5, Euro 6 sau altul);
  - (h) emisiile de CO<sub>2</sub> combinate sau ponderate, combinate;
  - (i) consumul de energie electrică (ponderate, combinate);
  - (j) consumul de combustibil combinat sau ponderat, combinat.
4. **Categoriile N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>**
- 4.1. Tipul de vehicul
- 4.1.1. Un «tip de vehicul» constă în vehicule care au în comun toate caracteristicile principale următoare:
- (a) denumirea societății producătorului.  
O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;
  - (b) categoria;
  - (c) concepția și construcția șasiului care sunt comune unei linii unice de produse;
  - (d) numărul de axe;
  - (e) în cazul vehiculelor construite în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.
- 4.1.2. Un tip conține cel puțin o variantă și o versiune.

#### 4.2. Variantă

4.2.1. O «variantă» în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile constructive următoare:

- (a) conceptul structural al caroseriei sau tipul de caroserie, astfel cum se menționează în secțiunea 3 din partea C și în apendicele 2 (numai pentru vehicule complete și completate);
- (b) stadiul completării (de exemplu, complet/incomplet/completat);
- (c) motorul, cu privire la următoarele caracteristici constructive:
  - (i) tipul de alimentare cu energie (motor cu ardere internă, motor electric sau altul);
  - (ii) principiul de funcționare (aprindere prin scânteie, aprindere prin comprimare sau altul);
  - (iii) numărul și dispunerea cilindrilor, în cazul motorului cu ardere internă (L6, V8 sau altul);
- (d) numărul de axe motoare și interconectarea lor;
- (e) numărul de axe directoare.

#### 4.3. Versiune

4.3.1. O «versiune» în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile următoare:

- (a) masa maximă tehnic admisibilă;
- (b) capacitatea vehiculului de a tracta sau nu o remorcă, după cum urmează:
  - (i) o remorcă fără sistem de frânare;
  - (ii) o remorcă cu un sistem de frânare cu acționare prin inerție, astfel cum se definește la punctul 2.12 din Regulamentul nr. 13 al CEE-ONU;
  - (iii) o remorcă cu un sistem de frânare continuă sau semicontinuă, astfel cum se definește la punctele 2.9 și 2.10 din Regulamentul nr. 13 al CEE-ONU;
  - (iv) o remorcă din categoria O<sub>4</sub> care determină o masă maximă a combinației care nu depășește 44 de tone;
  - (v) o remorcă din categoria O<sub>4</sub> care determină o masă maximă a combinației care depășește 44 de tone;
- (c) cilindrarea;
- (d) puterea maximă a motorului;
- (e) tipul combustibilului (benzină, motorină, GPL, bi-combustibil sau altul);
- (f) nivelul sonor al vehiculului în mers;
- (g) nivelul emisiilor poluante din gazele de evacuare (de exemplu, Euro IV, Euro V sau altul).

### 5. Categoriile O<sub>1</sub> și O<sub>2</sub>

#### 5.1. Tipul de vehicul

5.1.1. Un «tip de vehicul» constă în vehicule care au în comun toate caracteristicile următoare:

- (a) denumirea societății producătorului.
  - O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;
- (b) categoria;
- (c) conceptul, astfel cum se definește în secțiunea 4 din partea C;

- (d) următoarele aspecte constructive și de concepție:
- (i) concepția și construcția elementelor constitutive esențiale care formează șasiul;
  - (ii) concepția și construcția elementelor constitutive esențiale care formează structura caroseriei, în cazul unei caroserii autoportante;
- (e) numărul de axe;
- (f) în cazul vehiculelor construite în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.
- 5.1.2. Un tip conține cel puțin o variantă și o versiune.
- 5.2. Variantă
- 5.2.1. O «variantă» în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile constructive următoare:
- (a) tipul de caroserie, astfel cum se menționează în apendicele 2 (pentru vehicule complete și completate);
  - (b) stadiul completării (de exemplu, complet/incomplet/completat);
  - (c) tipul sistemului de frânare (de exemplu, fără frâne/inerțial/servofrână).
- 5.3. Versiune
- 5.3.1. O «versiune» în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile următoare:
- (a) masa maximă tehnic admisibilă;
  - (b) conceptul de suspensie (suspensie pneumatică, metalică sau de cauciuc, bară de torsiune sau alta);
  - (c) conceptul de proșap (triunghi, țevă sau altul).
6. **Categoriile O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub>**
- 6.1. Tipul de vehicul
- 6.1.1. Un «tip de vehicul» constă în vehicule care au în comun toate caracteristicile următoare:
- (a) denumirea societății producătorului.  
O modificare a formei juridice a proprietății societății nu necesită acordarea unei noi omologări;
  - (b) categoria;
  - (c) conceptul de remorcă, cu privire la definițiile din secțiunea 4 din partea C;
  - (d) următoarele aspecte constructive și de concepție:
    - (i) concepția și construcția elementelor constitutive esențiale care formează șasiul;
    - (ii) concepția și construcția elementelor constitutive esențiale care formează structura caroseriei, în cazul remorcilor autoportante;
  - (e) numărul de axe;
  - (f) în cazul vehiculelor construite în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară.
- 6.1.2. Un tip conține cel puțin o variantă și o versiune.
- 6.2. Variante
- 6.2.1. O «variantă» în cadrul unui tip de vehicul grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile constructive și de concepție următoare:
- (a) tipul de caroserie, astfel cum se menționează în apendicele 2 (pentru vehicule complete și completate);
  - (b) stadiul completării (de exemplu, complet/incomplet/completat);
  - (c) conceptul de suspensie (suspensie metalică, pneumatică sau hidraulică);
  - (d) următoarele caracteristici tehnice:
    - (i) capacitatea șasiului de a fi sau nu extensibil;
    - (ii) înălțimea platformei (normală, joasă, semijoasă etc.).

### 6.3. Versiuni

6.3.1. O «versiune» în cadrul unei variante grupează vehiculele care au în comun toate caracteristicile următoare:

- (a) masa maximă tehnic admisibilă;
- (b) subdiviziunile sau combinația de subdiviziuni menționate la punctele 3.2 și 3.3 din anexa I la Directiva 96/53/CE în care se încadrează distanța dintre două axe consecutive care formează un grup;
- (c) definiția axelor, în ceea ce privește următoarele aspecte:
  - (i) axe care se ridică (număr și poziție);
  - (ii) axe încărcabile (număr și poziție);
  - (iii) axe directe (număr și poziție).

### 7. Cerințe comune pentru toate categoriile de vehicule

7.1. Atunci când un vehicul aparține mai multor categorii datorită masei sale maxime sau numărului de locuri așezate sau ambelor, producătorul poate selecționa utilizarea criteriilor unei categorii de vehicule sau ale altei categorii pentru a defini variantele și versiunile.

7.1.1. Exemple:

- (a) un vehicul «A» poate fi supus omologării de tip ca  $N_1$  (3,5 tone) și  $N_2$  (4,2 tone) în raport cu masa sa maximă. În acest caz, parametrii menționați la categoria  $N_1$  pot fi utilizați și pentru vehiculul care aparține categoriei  $N_2$  (sau viceversa);
- (b) un vehicul «B» poate fi supus omologării de tip ca  $M_1$  și  $M_2$  în raport cu numărul de locuri așezate (7 + 1 sau 10 + 1); parametrii menționați la categoria  $M_1$  pot fi utilizați și pentru vehiculul care aparține categoriei  $M_2$  (sau viceversa).

7.2. Un vehicul de categoria N poate fi supus omologării de tip în funcție de prevederile cerute pentru categoria  $M_1$  sau  $M_2$ , după caz, când se intenționează să fie convertit într-un vehicul de categoria respectivă în timpul etapei următoare a unei proceduri de omologare de tip în mai multe etape.

7.2.1. Această opțiune este permisă numai pentru vehiculele incomplete.

Astfel de vehicule se identifică printr-un cod de variantă specific furnizat de producătorul vehiculului de bază.

7.3. Denumiri ale tipului, variantei și versiunii

7.3.1. Producătorul atribuie un cod alfanumeric fiecărui tip, fiecărei variante și versiuni de vehicul, alcătuit din litere romane și/sau cifre arabe.

Utilizarea parantezelor și a cratimelor este permisă numai dacă acestea nu înlocuiesc o literă sau o cifră.

7.3.2. Întregul cod este denumit: Tip-Variantă-Versiune sau «TVV».

7.3.3. TVV identifică în mod clar și univoc o combinație unică de caracteristici tehnice în raport cu criteriile definite în partea B a prezentei anexe.

7.3.4. Același producător poate utiliza același cod pentru a defini un tip de vehicul atunci când acesta se încadrează în două sau mai multe categorii.

7.3.5. Același producător nu utilizează același cod pentru a defini un tip de vehicul pentru mai mult de o omologare de tip în cadrul aceleiași categorii de vehicul.

7.4. Numărul de caractere pentru TVV

7.4.1. Numărul de caractere nu depășește:

- (a) 15 pentru codul tipului de vehicul;
- (b) 25 pentru codul unei variante;
- (c) 35 pentru codul unei versiuni.

7.4.2. «TVV» alfanumeric complet nu conține mai mult de 75 de caractere.

7.4.3. Atunci când TVV este utilizat ca un întreg, trebuie să se lase un spațiu între tip, variantă și versiune.

Exemplu de TVV: 159AF[...spațiu]0054[...spațiu]977K(BE).



## PARTEA C

**Definiții ale tipurilor de caroserie****0. General**

- 0.1. Tipul de caroserie menționat în secțiunea 9 din anexa I și în partea 1 din anexa III, precum și codul pentru caroserie menționat la punctul 38 din anexa IX se indică prin intermediul codurilor.

Lista codurilor se aplică în principal vehiculelor complete și completate.

- 0.2. În ceea ce privește vehiculele din categoria M, tipul de caroserie conține două litere, astfel cum se specifică în secțiunile 1 și 2.
- 0.3. În ceea ce privește vehiculele din categoriile N și O, tipul de caroserie conține două litere, astfel cum se specifică în secțiunile 3 și 4.
- 0.4. Atunci când este necesar (în special pentru tipurile de caroserie menționate la punctele 3.1 și 3.6 și, respectiv, 4.1-4.4), acestea sunt suplimentate cu două cifre.
- 0.4.1. Lista cifrelor figurează în apendicele 2 la prezenta anexă.
- 0.5. Pentru vehiculele cu destinație specială, tipul de caroserie care urmează să fie utilizat este legat de categoria de vehicul.

**1. Vehicule aparținând categoriei M<sub>1</sub>**

Referință	Cod	Denumire	Definiție
1.1.	AA	Berlină	un vehicul definit în standardul ISO nr. 3833-1977, la punctul 3.1.1.1, echipat cu cel puțin patru geamuri laterale
1.2.	AB	Autoturism cu ușă spate rabatabilă	o berlină astfel cum se definește la punctul 1.1 cu hayon în partea din spate a vehiculului
1.3.	AC	Break	un vehicul definit în standardul ISO nr. 3833-1977, la punctul 3.1.1.4
1.4.	AD	Cupeu	un vehicul definit în standardul ISO nr. 3833-1977, la punctul 3.1.1.5
1.5.	AE	Cabriolet	un vehicul definit în standardul ISO nr. 3833-1977, la punctul 3.1.1.6 Cu toate acestea, este posibil ca un cabriolet să nu aibă ușă.
1.6.	AF	Vehicul cu utilizare multiplă	un vehicul, altul decât AG și cele menționate la AA până la AE, destinat transportului persoanelor și bagajelor acestora sau, ocazional, transportului mărfurilor, într-un singur compartiment
1.7.	AG	Break (utilitar)	un vehicul definit în standardul ISO nr. 3833-1977, la punctul 3.1.1.4.1 Cu toate acestea, compartimentul pentru bagaje trebuie să fie complet separat de compartimentul pentru pasageri. În plus, nu trebuie ca punctul de referință al locului conducătorului auto să fie la cel puțin 750 mm deasupra suprafeței care suportă vehiculul.

**2. Vehicule aparținând categoriei M<sub>2</sub> sau M<sub>3</sub>**

Referință	Cod	Denumire	Definiție
2.1.	CA	Vehicul fără etaj	un vehicul în care spațiile prevăzute pentru persoane sunt dispuse pe un singur nivel sau astfel încât să nu reprezinte două niveluri suprapuse
2.2.	CB	Vehicul cu etaj	un vehicul definit la punctul 2.1.6 din anexa I la Directiva 2001/85/CE
2.3.	CC	Vehicul articulat fără etaj	un vehicul definit la punctul 2.1.3 din anexa I la Directiva 2001/85/CE, fără etaj
2.4.	CD	Vehicul articulat cu etaj	un vehicul definit la punctul 2.1.3.1 din anexa I la Directiva 2001/85/CE

Referință	Cod	Denumire	Definiție
2.5.	CE	Vehicul cu podea coborâtă, fără etaj	un vehicul definit la punctul 2.1.4 din anexa I la Directiva 2001/85/CE, fără etaj
2.6.	CF	Vehicul cu podea coborâtă, cu etaj	un vehicul definit la punctul 2.1.4 din anexa I la Directiva 2001/85/CE, cu etaj
2.7.	CG	Vehicul articulat, cu podea coborâtă, fără etaj	un vehicul care combină caracteristicile tehnice ale rubricilor 2.3 și 2.5
2.8.	CH	Vehicul articulat, cu podea coborâtă, cu etaj	un vehicul care combină caracteristicile tehnice ale rubricilor 2.4 și 2.6
2.9.	CI	Vehicul fără acoperiș, fără etaj	un vehicul cu acoperiș parțial sau fără acoperiș
2.10.	CJ	Vehicul fără acoperiș, cu etaj	un vehicul fără acoperiș deasupra întregului său etaj superior sau deasupra unei părți a acestuia
2.11.	CX	Șasiu de autobuz	un vehicul incomplet care are doar lonjeroane de șasiu sau ansambluri tubulare, sisteme de propulsie și axe, care este destinat a fi completat cu caroserie, adaptată la necesitățile operatorului de transport

### 3. Autovehicule din categoria N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> sau N<sub>3</sub>

Referință	Cod	Denumire	Definiție
3.1.	BA	Camion	un vehicul care este conceput și construit exclusiv sau în principal pentru transportul de mărfuri Poate să tracteze și o remorcă.
3.2.	BB	Van	un camion în care compartimentul conducătorului auto și zona de încărcare se află în cadrul unei singure unități
3.3.	BC	Autotractor pentru semiremorcă	un vehicul tractor care este conceput și construit exclusiv sau în principal pentru a tracta semiremorcă
3.4.	BD	Autoremorcher	un vehicul tractor care este conceput și construit exclusiv pentru a tracta remorci altele decât semiremorcile
3.5.	BE	Camionetă pick-up	un vehicul a cărui masă maximă nu depășește 3 500 kg, în care locurile așezate și zona de încărcare nu sunt localizate într-un singur compartiment
3.6.	BX	Șasiu-cabină sau șasiu-cabină incompletă	un vehicul incomplet care are doar o cabină (completă sau parțială), lonjeroane de șasiu, sisteme de propulsie și axe, care este destinat a fi completat cu caroserie, adaptată la necesitățile operatorului de transport

### 4. Vehicule din categoria O

Referință	Cod	Denumire	Definiție
4.1.	DA	Semiremorcă	o remorcă care este concepută și construită pentru a fi cuplată la un autotractor pentru semiremorcă sau la un dispozitiv de tractare tip «dolly» și care transmite o încărcare verticală importantă pe vehiculul tractor sau pe dispozitivul de tractare tip «dolly» Dispozitivul de cuplare care urmează să fie utilizat pentru o combinație de vehicule conține un pivot și o șa de cuplare.
4.2.	DB	Remorcă cu proșap	o remorcă care are cel puțin două axe, din care cel puțin una este directoare: (a) echipată cu un dispozitiv de cuplare care are o mobilitate verticală (în raport cu remorca); și (b) care transmite vehiculului tractor mai puțin de 100 daN sarcină statică verticală.

Referință	Cod	Denumire	Definiție
4.3.	DC	Remorcă cu axă centrală	o remorcă în care axa (axele) este (sunt) situată (sitate) aproape de centrul de greutate al vehiculului (atunci când acesta este încărcat cu o greutate uniform repartizată), astfel încât numai o sarcină statică verticală redusă, care nu depășește 10 % din sarcina corespunzătoare masei maxime a remorcii sau o sarcină de 1 000 daN (se va lua în considerare valoarea cea mai mică) este transmisă vehiculului tractor
4.4.	DE	Remorcă cu proșap rigid	o remorcă cu o axă sau un grup de axe echipată cu un proșap care transmite vehiculului tractor o sarcină statică care nu depășește 4 000 daN datorită construcției sale și care nu corespunde definiției unei remorci cu axă centrală  Dispozitivul de cuplare care urmează să fie utilizat pentru o combinație de vehicule nu constă într-un pivot și o șa de cuplare.

## Apendicele 1

**Procedură pentru a verifica dacă un vehicul poate fi clasificat în categoria vehiculelor de teren****0. General**

- 0.1. În scopul clasificării unui vehicul în categoria vehiculelor de teren, se aplică procedura descrisă în prezentul apendice.

**1. Condiții de încercare pentru măsurări geometrice**

- 1.1. Vehiculele aparținând categoriei M<sub>1</sub> sau N<sub>1</sub> sunt fără încărcătură, cu un manechin al unui bărbat având percentila 50 instalat pe scaunul conducătorului auto și echipate cu lichid de răcire, lubrifianți, combustibil, scule, roată de rezervă (dacă acestea sunt echipamente originale furnizate de producător).

Manechinul poate fi înlocuit de un dispozitiv similar având aceeași masă.

- 1.2. Vehiculele, altele decât cele menționate la punctul 1.1, sunt încărcate până ajung la masa lor maximă tehnic admisibilă.

Repartizarea masei pe axe este astfel încât să reprezinte situația cea mai defavorabilă cu privire la respectarea criteriilor respective.

- 1.3. Un vehicul reprezentativ pentru tip este pus la dispoziția serviciului tehnic în condițiile specificate la punctul 1.1 sau 1.2. Vehiculul este oprit, cu roțile orientate în linie dreaptă.

Suprafața pe care se efectuează măsurătorile este cât se poate de plană și de orizontală (încălinare maximă 0,5 %).

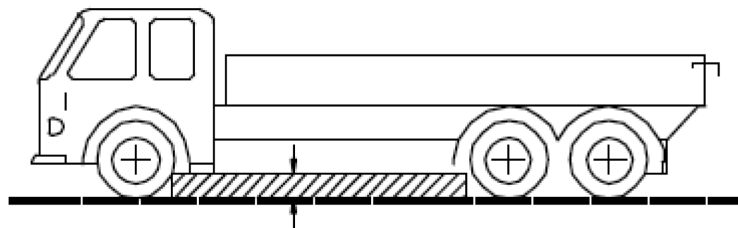
**2. Măsurarea unghiurilor de atac, de degajare și de rampă**

- 2.1. Unghiul de atac se măsoară în conformitate cu punctul 6.10 din standardul ISO 612:1978.
- 2.2. Unghiul de degajare se măsoară în conformitate cu punctul 6.11 din standardul ISO 612:1978.
- 2.3. Unghiul de rampă se măsoară în conformitate cu punctul 6.9 din standardul ISO 612:1978.
- 2.4. La măsurarea unghiului de degajare, dispozitivele de protecție antiîmpănare spate care se pot regla în înălțime pot fi plasate în poziția superioară.
- 2.5. Prevederea de la punctul 2.4 nu se interpretează ca o obligație de a echipa vehiculul de bază cu o protecție antiîmpănare spate ca echipament original. Cu toate acestea, producătorul vehiculului de bază informează producătorul din etapa următoare că vehiculul trebuie să respecte cerințele privind unghiul de degajare atunci când este echipat cu o protecție antiîmpănare spate.

**3. Măsurarea gărzii la sol**

- 3.1. Garda la sol între axe
- 3.1.1. «Garda la sol între axe» înseamnă distanța cea mai mică dintre planul solului și punctul fix cel mai coborât al vehiculului.

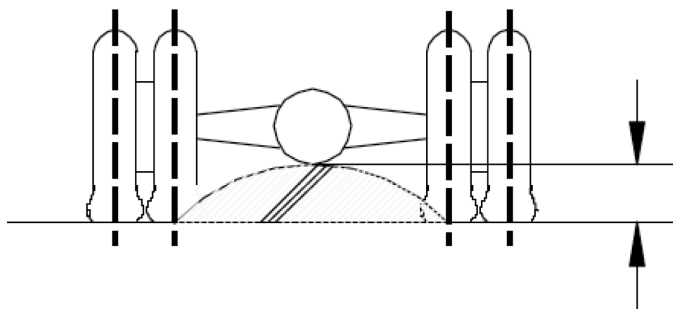
Pentru aplicarea definiției, se ține cont de distanța dintre ultima axă a unui grup de axe față și prima axă a unui grup de axe spate.



3.1.2. Nicio parte rigidă a vehiculului nu se poate afla în zona hașurată din figură.

3.2. Garda la sol sub o axă

3.2.1. «Garda la sol sub o axă» înseamnă distanța dintre cel mai înalt punct al arcului de cerc care trece prin centrul petei de contact a roților unei axe (roțile interioare, în cazul anvelopelor jumelate) și care atinge punctul fix cel mai coborât al vehiculului între roți.



3.2.2. După caz, măsurarea gărzii la sol se efectuează pe fiecare dintre axele dintr-un grup de axe.

#### 4. Capacitatea de a urca o rampă

4.1. «Capacitatea de a urca o rampă» înseamnă capacitatea unui vehicul de a urca o rampă.

4.2. În scopul de a verifica capacitatea de a urca o rampă a unui vehicul incomplet și complet din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> și N<sub>3</sub>, se efectuează o încercare.

4.3. Încercarea se efectuează de către serviciul tehnic asupra unui vehicul reprezentativ pentru tipul care urmează să fie încercat.

4.4. La cererea producătorului și în condițiile specificate în anexa XVI, capacitatea de a urca o rampă a unui tip de vehicul poate fi demonstrată printr-o încercare virtuală.

#### 5. Condiții de încercare și criterii de admitere/de respingere

5.1. Până la 31 octombrie 2014, se aplică condițiile stabilite în secțiunea 7.5 din anexa I la Directiva 97/27/CE.

Începând cu 1 noiembrie 2014, se aplică condițiile de încercare adoptate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup> în conformitate cu articolul 14 din regulamentul respectiv.

5.2. Vehiculul urcă rampa cu o viteză constantă, fără nicio alunecare a roților, longitudinal sau lateral.

<sup>(1)</sup> JO L 200, 31.7.2009, p. 1.

## Apendicele 2

**Cifre folosite pentru a completa codurile care urmează să fie utilizate pentru diferite tipuri de caroserie**

- 01 Platformă
  - 02 Obloane rabatabile
  - 03 Furgon
  - 04 Caroserie amenajată cu pereți izolați și cu echipament pentru a menține temperatura interioară
  - 05 Caroserie amenajată cu pereți izolați, dar fără echipament pentru a menține temperatura interioară
  - 06 Cu prelată
  - 07 Caroserie amovibilă (suprastructură interschimbabilă)
  - 08 Vehicul transport containere
  - 09 Vehicule echipate cu cârlig ridicător
  - 10 Basculantă
  - 11 Cisternă
  - 12 Cisternă destinată transportului de mărfuri periculoase
  - 13 Vehicul transport animale vii
  - 14 Vehicul transport de vehicule
  - 15 Betonieră
  - 16 Vehicul cu pompă pentru beton
  - 17 Vehicul transport de lemn
  - 18 Vehicul de colectat gunoiul
  - 19 Vehicul pentru măturarea și curățarea străzilor și vehicul pentru curățarea canalizărilor
  - 20 Compresor
  - 21 Vehicul transport ambarcațiuni
  - 22 Vehicul transport planoare
  - 23 Vehicule pentru vânzarea cu amănuntul sau folosite pentru a expune
  - 24 Vehicul de recuperare
  - 25 Vehicul-scară
  - 26 Camion cu macara (alta decât macaraua mobilă, astfel cum se definește în secțiunea 5 din partea A a anexei II)
  - 27 Vehicul cu platformă de lucru aeriană
  - 28 Vehicul cu dispozitiv de forare
  - 29 Remorcă cu podea coborâtă
  - 30 Vehicul transport de geamuri
  - 31 Vehicul pentru stingerea incendiilor
  - 99 Caroserie care nu este inclusă în prezenta listă”
-

## ANEXA II

Anexa IV la Directiva 2007/46/CE se modifică după cum urmează:

1. Titlul anexei IV se înlocuiește cu **„CERINȚE ÎN SCOPUL OMOLOGĂRII CE DE TIP A VEHICULELOR”**.
2. Punctul 43 al părții I a anexei IV se înlocuiește cu următorul text:

„43	Sisteme antiîmprôscare	Directiva 91/226/CEE	L 103, 23.4.1991, p. 5					x	x	x	x	x	x	x	x”
-----	------------------------	----------------------	------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	----

3. Titlul apendicelui la anexa IV se înlocuiește cu **„Cerințe pentru omologarea de tip a vehiculelor aparținând categoriei M<sub>1</sub>, produse în serii mici în temeiul articolului 22”**.

## ANEXA III

Anexa IX la Directiva 2007/46/CE se modifică după cum urmează:

1. Textul rubricii 31 din „Partea 2 – Categoria de vehicule N<sub>2</sub> (vehicule complete și completate)” a modelului certificatului de conformitate se înlocuiește cu următorul text:

„31. Poziția axei (axelor) care se ridică: ...”.

2. Textul rubricii 31 din „Partea 2 – Vehicule din categoria N<sub>3</sub> (vehicule complete și completate)” a modelului certificatului de conformitate se înlocuiește cu următorul text:

„31. Poziția axei (axelor) care se ridică: ...”.

3. Textul rubricii 31 din „Partea 2 – Vehicule din categoriile O<sub>1</sub> și O<sub>2</sub> (vehicule complete și completate)” a modelului certificatului de conformitate se înlocuiește cu următorul text:

„31. Poziția axei (axelor) care se ridică: ...”.

4. Textul rubricii 31 din „Partea 2 – Vehicule din categoriile O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub> (vehicule complete și completate)” a modelului certificatului de conformitate se înlocuiește cu următorul text:

„31. Poziția axei (axelor) care se ridică: ...”.

5. Textul rubricii 31 din „Partea 2 – Categoria de vehicule N<sub>2</sub> (vehicule incomplete)” a modelului certificatului de conformitate se înlocuiește cu următorul text:

„31. Poziția axei (axelor) care se ridică: ...”.

6. Textul rubricii 31 din „Partea 2 – Vehicule din categoria N<sub>3</sub> (vehicule incomplete)” a modelului certificatului de conformitate se înlocuiește cu următorul text:

„31. Poziția axei (axelor) care se ridică: ...”.

7. Textul rubricii 31 din „Partea 2 – Vehicule din categoriile O<sub>1</sub> și O<sub>2</sub> (vehicule incomplete)” a modelului certificatului de conformitate se înlocuiește cu următorul text:

„31. Poziția axei (axelor) care se ridică: ...”.

8. Textul rubricii 31 din „Partea 2 – Vehicule din categoriile O<sub>3</sub> și O<sub>4</sub> (vehicule incomplete)” a modelului certificatului de conformitate se înlocuiește cu următorul text:

„31. Poziția axei (axelor) care se ridică: ...”.

9. Textul notelor explicative referitoare la anexa IX se modifică după cum urmează:

(a) se șterge ultima propoziție a notei explicative (a);

(b) se adaugă următoarea propoziție la nota explicativă (e):

„Pentru o remorcă cu axă centrală cu o singură axă, a se indica distanța orizontală dintre axa verticală a sistemului de cuplare și centrul axei.”

---



## ANEXA IV

Anexa XI la Directiva 2007/46/CE se modifică după cum urmează:

1. Punctul 43 al apendicelui 2 la anexa XI se înlocuiește cu următorul text:

„43	Sisteme antiîmproșcare	Directiva 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x
-----	------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2. Punctul 43 al apendicelui 4 la anexa XI se înlocuiește cu următorul text:

„43	Sisteme antiîmproșcare	Directiva 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x
-----	------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3. Se introduce următorul apendice 6 după apendicele 5 și înainte de „Semnificația literelor”:

## „Apendicele 6

**Remorci de transport ale unor încărcături excepționale**

Punctul	Obiect	Actul de reglementare de referință	Remorcă de categoria O <sub>4</sub>
3	Rezervoare combustibil/dispozitive protecție spate	Directiva 70/221/CEE	X
4	Spațiu placă număr de înmatriculare spate	Directiva 70/222/CEE	X
5	Efort acționare direcție	Directiva 70/311/CEE	X
9	Sistem frânare	Directiva 71/320/CEE	X
10	Interferențe radio (compatibilitatea electromagnetică)	Directiva 72/245/CEE	X
18	Plăcuțe regulamentare	Directiva 76/114/CEE	X
20	Instalare dispozitive de iluminare și de semnalizare luminoasă	Directiva 76/756/CEE	A + N
21	Catadioptri	Directiva 76/757/CEE	X
22	Lămpi de gabarit, de poziție față (laterale), de poziție spate (laterale), de frânare, de poziție laterale și faruri pentru circulație diurnă	Directiva 76/758/CEE	X
23	Lămpi semnalizare direcție	Directiva 76/759/CEE	X
24	Lămpi iluminare placă număr înmatriculare spate	Directiva 76/760/CEE	X
28	Lămpi ceață spate	Directiva 77/538/CEE	X
29	Lămpi mers înapoi	Directiva 77/539/CEE	X
36	Sisteme de încălzire	Directiva 2001/56/CE	N/A
42	Protecție laterală	Directiva 89/297/CEE	A
43	Sisteme antiîmproșcare	Directiva 91/226/CEE	A

Punctul	Obiect	Actul de reglementare de referință	Remorcă de categoria O <sub>4</sub>
46	Anvelope	Directiva 92/23/CEE	I
48	Mase și dimensiuni	Directiva 97/27/CE	X
50	Dispozitive de cuplare	Directiva 94/20/CE	X
63	Regulament de siguranță generală	Regulamentul (CE) nr. 661/2009	P/A"

4. „Semnificația literelor” se modifică după cum urmează:

(a) itera L se înlocuiește cu următorul text:

„L: Aplicare limitată la scaunele concepute pentru utilizare normală când vehiculul rulează pe drum. Locurile așezate din spate trebuie să fie echipate cel puțin cu puncte de ancorare pentru centuri de siguranță abdominale. Scaunele care nu sunt concepute în vederea utilizării când vehiculul rulează pe drum trebuie identificate într-un mod ușor de înțeles de către utilizatori, fie prin intermediul unei pictograme, fie printr-un semn însoțit de un text corespunzător.”;

(b) după punctul N/A se introduce următorul punct:

„P/A: Acest act de reglementare este aplicabil parțial. Obiectivul precis al aplicării este stabilit prin măsurile de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009”;

(c) după litera H se introduce următorul punct:

„I: Anvelopele trebuie să fie supuse omologării de tip în conformitate cu cerințele Regulamentul nr. 54 al CEE-ONU, chiar dacă viteza maximă prin construcție a vehiculului este mai mică de 80 km/h.

Capacitatea de încărcare poate fi adaptată în funcție de viteza maximă prin construcție a remorcii, cu acordul producătorului de anvelope.”

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 679/2011 AL COMISIEI****din 14 iulie 2011****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1974/2006 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1698/2005 al Consiliului privind sprijinul pentru dezvoltarea rurală acordat din Fondul European Agricol pentru Dezvoltare Rurală (FEADR)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1698/2005 al Consiliului din 20 septembrie 2005 privind sprijinul pentru dezvoltare rurală acordat din Fondul European Agricol pentru Dezvoltare Rurală (FEADR) <sup>(1)</sup>, în special articolul 91,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 1698/2005 instituie un cadru juridic unic pentru sprijinul acordat de Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) în favoarea dezvoltării rurale din întreaga Uniune. Cadrul juridic a fost completat prin normele de aplicare prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1974/2006 al Comisiei <sup>(2)</sup>. Având în vedere experiența dobândită și problemele care au apărut în contextul implementării programelor de dezvoltare rurală, este necesar să se modifice anumite dispoziții din regulamentul respectiv și să se introducă norme de aplicare suplimentare.
- (2) Este posibil ca operațiunile cu privire la producția de energie din surse regenerabile în exploatațiile agricole în conformitate cu articolul 26 din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005 să nu intre sub incidența articolului 42 din tratat. Pentru a asigura respectarea normelor privind ajutoarele de stat în agricultură, trebuie prevăzută o dispoziție specifică referitoare la investițiile în producția de energie din surse regenerabile în exploatațiile agricole.
- (3) Articolul 27 alineatul (12) din Regulamentul (CE) nr. 1974/2006 prevede că ajustarea angajamentelor în materie de agromediu sau de bunăstare a animalelor se poate face sub forma unei prelungiri a duratei angajamentului. Pentru a se evita suprapunerea cu următoarea perioadă de programare, această ajustare trebuie să fie limitată la sfârșitul perioadei de referință a primelor menționată în cererea de plată pentru 2013.
- (4) Articolul 47 din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005 prevede că angajamentele de silvomediu trebuie asumate, în general, pentru o perioadă de cinci până la șapte ani. Pentru a evita suprapunerea angajamentelor reinnoite cu următoarea perioadă de programare, trebuie să se prevadă posibilitatea statelor membre de a permite prelungirea acestor angajamente până la sfârșitul perioadei de referință a primelor menționată în cererea de plată pentru 2013.
- (5) Articolul 62 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005 prevede că, la nivel decizional, partenerii economici și sociali, precum și alți reprezentanți ai societății civile din cadrul grupului de acțiune locală trebuie să reprezinte cel puțin 50 % din parteneriatul local. Statele membre trebuie să se asigure că grupurile de acțiune locală respectă acest procent minim și în ceea ce privește procedura de vot, pentru a nu permite sectorului public să domine procesul decizional. În plus, trebuie să se garanteze că promotorii de proiecte nu pot influența deciziile de selectare a proiectelor. Prin urmare, trebuie instituite garanții eficace pentru a se evita orice conflict de interese cu privire la evaluarea și la votarea propunerilor de proiecte. De asemenea, trebuie garantată transparența procesului decizional, conferindu-i-se vizibilitatea corespunzătoare.
- (6) Articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1974/2006 prevede posibilitatea achitării unor avansuri pentru costurile aferente funcționării grupurilor de acțiune locală. S-a dovedit că, pentru a se asigura fluxurile de numerar necesare grupurilor de acțiune locală, este necesar să se prelungească posibilitatea de a plăti avansuri pentru acoperirea costurilor aferente dobândirii de competențe și acțiunilor de animare pe teritoriu, menționate la articolul 63 litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005.
- (7) Articolul 44 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1974/2006 permite statelor membre să ia măsuri specifice pentru a se asigura că modificările minore ale situației unei exploatații nu duc la rezultate necorespunzătoare în raport cu angajamentele asumate, în ceea ce privește obligația beneficiarului de a rambursa ajutorul primit în cazul în care un angajament nu este preluat de către persoana căreia i-a fost transferată o parte a exploatației. Pentru a se asigura certitudinea juridică, trebuie să se definească ce anume reprezintă o modificare minoră în cazurile în care suprafața exploatației este redusă.
- (8) Articolul 46 din Regulamentul (CE) nr. 1974/2006 prevede o clauză de revizuire în cazul modificării scenariului de referință pentru anumite măsuri. De asemenea, trebuie prevăzută o clauză de revizuire în cazul în care durata noilor angajamente în materie de agromediu, de bunăstare a animalelor sau de silvomediu, asumate pentru o perioadă de cinci până la șapte ani, se prelungește dincolo de sfârșitul actualei perioade de programare, pentru a se evita neconcordanțele cu cadrul juridic și de politică ce urmează să fie stabilit pentru perioada următoare actualei perioade de programare.

<sup>(1)</sup> JO L 277, 21.10.2005, p. 1.<sup>(2)</sup> JO L 368, 23.12.2006, p. 15.

- (9) Pentru a clarifica aplicarea articolului 52 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1974/2006, trebuie stabilită baza de aplicare a ratei de cofinanțare în cazul ingineriei financiare.
- (10) În ceea ce privește fondurile de garantare în contextul acțiunilor de inginerie financiară prevăzute la capitolul IV secțiunea 1 subsecțiunea 3 din Regulamentul (CE) nr. 1974/2006, trebuie furnizate detalii suplimentare cu privire la metoda de calculare a cheltuielilor eligibile ale operațiunii legate de aceste intervenții, pentru a se asigura utilizarea cea mai eficientă a resurselor Uniunii.
- (11) Odată cu recunoașterea particularităților dezvoltării rurale, legate în mod esențial de amploarea redusă a operațiunilor sprijinite, este necesar, pentru a maximiza efectul de levier al instrumentului de inginerie financiară, să se clarifice reutilizarea resurselor reintrate în circuitul operațional al ingineriei financiare în timpul perioadei de programare, precum și să se facă distincția între această reutilizare și reutilizarea după data finală de eligibilitate a programului de dezvoltare rurală.
- (12) Luând în considerare natura unor investiții în silvicultură și faptul că plățile s-ar putea efectua, în anumite cazuri, în funcție de suprafață, trebuie să se prevadă posibilitatea de a utiliza calcularea costurilor standard ca o alternativă la sistemul bazat pe facturi, utilizat pentru a determina nivelul ajutorului pentru măsura menționată la articolul 27 din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005. Prin urmare, articolul 53 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1974/2006 trebuie adaptat în consecință.
- (13) Articolul 54 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1974/2006 prevede condițiile în care contribuțiile în natură pot fi considerate cheltuieli eligibile. În forma sa actuală, articolul 54 alineatul (1) consideră contribuțiile în natură ca fiind eligibile numai pentru operațiunile de investiții. Experiența a demonstrat că această condiție este prea restrictivă pentru implementarea eficientă a măsurilor. Prin urmare, trebuie să se prevadă posibilitatea eligibilității contribuțiilor în natură pentru toate tipurile de operațiuni.
- (14) Articolul 55 din Regulamentul (CE) nr. 1974/2006 prevede o serie de norme pentru definirea cheltuielilor eligibile aferente operațiunilor de investiții. Pentru a aduce un plus de claritate implementării acestui articol, achiziționarea de drepturi de plată trebuie exclusă în mod explicit din categoria de cheltuieli eligibile. De asemenea, trebuie clarificat faptul că, dată fiind natura lor, investițiile care înlocuiesc potențialul de producție agricolă în urma unor catastrofe naturale constituie cheltuieli eligibile.
- (15) Pentru a spori impactul avansurilor în contextul actualei crize financiare, ținând seama în mod corespunzător de rolul specific jucat de autoritățile regionale în implementarea politicii de dezvoltare rurală, trebuie ca și autoritățile regionale să aibă posibilitatea efectuării plăților în avans prevăzute la articolul 56 din Regulamentul (CE) nr. 1974/2006.
- (16) Pentru a facilita implementarea proiectelor de investiții în contextul actualei crize economice și financiare, plafonul maxim pentru plățile în avans a fost ridicat la 50 % pentru investiții în 2009 și 2010. Pentru a ține seama de efectele negative persistente ale crizei economice și financiare, acest plafon mai mare trebuie menținut până la sfârșitul perioadei de programare. Pentru a asigura continuitatea implementării programelor de dezvoltare rurală între sfârșitul anului 2010 și data intrării în vigoare a prezentului regulament, trebuie ca dispozițiile relevante să fie aplicate retroactiv de la 1 ianuarie 2011.
- (17) Pentru a ține seama de dimensiunile relativ reduse ale proiectelor de dezvoltare rurală și de dificultățile cu care se confruntă aceste proiecte în ceea ce privește obținerea de garanții bancare pentru plățile în avans, trebuie luate măsuri care să permită înlocuirea acestor garanții cu garanții scrise emise de autoritățile publice.
- (18) În vederea unei utilizări optime a avansurilor, stabilirea datei de emiteră a garanțiilor trebuie lăsată la latitudinea agenției de plăți competente.
- (19) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1974/2006 trebuie modificat în consecință.
- (20) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru dezvoltare rurală,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 1974/2006 se modifică după cum urmează:

1. Se inserează următorul articol 16a:

#### „Articolul 16a

În scopul aplicării articolului 26 din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005, în cazul în care se realizează investiții în producția de energie termică și/sau de energie electrică din surse regenerabile în exploatarea agricolă, instalațiile de producere a energiei din surse regenerabile sunt eligibile pentru ajutor numai în cazul în care capacitatea de producție a acestora este cel mult echivalentă cu consumul mediu anual combinat de energie termică și de electricitate în exploatarea agricolă, inclusiv în gospodăria agricolă.

În cazul în care, în exploatarea agricole, se realizează investiții în producția de biocombustibili, în sensul Directivei 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului (\*), instalațiile de producere a energiei din surse regenerabile sunt eligibile pentru ajutor numai în cazul în care capacitatea de producție a acestora este cel mult echivalentă cu consumul mediu anual de combustibili pentru transport în exploatarea agricolă.

(\*) JO L 140, 5.6.2009, p. 16.”

2. La articolul 27 alineatul (12), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Aceste ajustări se pot face, de asemenea, sub forma unei prelungiri a duratei angajamentului. Prelungirea nu poate depăși sfârșitul perioadei la care se referă cererea de plată pentru 2013.”

3. Se inserează următorul articol 32a:

„Articolul 32a

În scopul aplicării articolului 47 din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005, statele membre pot permite prelungirea angajamentelor de silvomediu până la sfârșitul perioadei la care se referă cererea de plată pentru 2013.”

4. La articolul 37 se adaugă următorul alineat:

„(5) În scopul aplicării articolului 62 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005, deciziile de selectare a proiectelor luate de organismul decizional al grupurilor de acțiune locală se adoptă printr-o procedură de vot în cadrul căreia partenerii economici și sociali, precum și alți reprezentanți ai societății civile, în conformitate cu articolul 62 alineatul (1) litera (b) din regulamentul respectiv, reprezintă cel puțin 50 % din voturi. Referitor la procesul decizional privind selectarea proiectelor, trebuie respectate norme corespunzătoare vizând garantarea transparenței și evitarea conflictelor de interese.”

5. La articolul 38, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Statele membre pot plăti un avans grupurilor de acțiune locală, la cererea acestora. Valoarea avansului nu trebuie să depășească 20 % din ajutorul public legat de costurile menționate la articolul 63 litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005, iar achitarea acestuia este condiționată de constituirea unei garanții bancare sau a unei garanții echivalente care corespunde unui procent de 110 % din valoarea avansului. Garanția se emite cel târziu la data încheierii strategiei de dezvoltare locală.

Articolul 24 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 65/2011 al Comisiei (\*) nu se aplică plății menționate la primul paragraf.

(\*) JO L 25, 28.1.2011, p. 8.”

6. La articolul 44 alineatul (3) se adaugă următorul paragraf:

„Reducerea suprafeței exploatarei cu până la 10 % din suprafața care face obiectul angajamentului este considerată ca fiind o modificare minoră în scopul aplicării primului paragraf.”

7. La articolul 46 se adaugă următorul paragraf:

„Începând din 2012, se prevede o clauză de revizuire pentru angajamentele asumate pentru o perioadă de cinci până la șapte ani, în conformitate cu articolele 39, 40 și 47 din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005, care se prelungește dincolo de sfârșitul actualei perioade de programare, pentru a permite ajustarea angajamentelor respective la cadrul juridic al perioadei de programare următoare. Cu toate acestea, statele membre pot decide să introducă o astfel de clauză de revizuire încă din 2011. Al doilea paragraf se aplică, de asemenea, în ceea ce privește prezentul paragraf.”

8. Articolul 52 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 52

(1) În ceea ce privește acțiunile de inginerie financiară prevăzute la articolul 51 din prezentul regulament, se declară Comisiei, în conformitate cu articolul 26 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1290/2005, cheltuielile totale realizate în scopul constituirii fondurilor sau al contribuțiilor la fonduri.

Cu toate acestea, în cazul plății soldului sau al încheierii programului de dezvoltare rurală în conformitate cu articolul 28 din Regulamentul (CE) nr. 1290/2005, cheltuielile eligibile reprezintă suma totală:

(a) a plăților pentru investiții în întreprinderi, provenite din fiecare dintre fondurile în cauză sau a garanțiilor furnizate, inclusiv sumele angajate drept garanții de către fondurile de garantare;

(b) a costurilor de gestionare eligibile.

Rata de cofinanțare care urmează să se aplice corespunde ratei de cofinanțare a măsurii la care contribuie fondul. Dacă fondul contribuie la mai multe măsuri cu rate de cofinanțare diferite, aceste rate se aplică la nivelul cheltuielilor eligibile respective.

Diferența între contribuția FEADR plătită efectiv în temeiul primului paragraf și cheltuielile eligibile prevăzute la al doilea paragraf literele (a) sau (b) este eliminată în cadrul conturilor anuale din ultimul an de implementare a programului. Aceste conturi includ informațiile financiare detaliate necesare.

(2) Dacă FEADR cofinanțează operațiuni care cuprind fonduri de garantare pentru investiții rambursabile, în conformitate cu articolul 50 din prezentul regulament, se efectuează o evaluare *ex ante* corespunzătoare a pierderilor estimate, luându-se în considerare practicile actuale ale pieței în cazul unor operațiuni similare pentru tipul de investiții și pentru piața în cauză. Evaluarea pierderilor estimate poate fi reexaminată, dacă acest lucru este justificat de situații ulterioare survenite pe piață. Resursele angajate pentru achitarea garanțiilor trebuie să reflecte această evaluare.

(3) Resursele reintrate în circuitul operațional în timpul perioadei de programare ca urmare a investițiilor efectuate de fonduri sau rămase după achitarea unei garanții sunt reutilizate de fond în conformitate cu acordul de finanțare menționat la articolul 51 alineatul (6) din prezentul regulament sau sunt eliminate în cadrul conturilor anuale. După data finală de eligibilitate a programului de dezvoltare rurală, resursele reintrate în circuitul operațional ca urmare a investițiilor efectuate de fonduri sau rămase după ce toate garanțiile au fost plătite sunt utilizate de statele membre în cauză în beneficiul întreprinderilor individuale.

Dobânzile generate de plățile efectuate de programele de dezvoltare rurală către fonduri se utilizează în conformitate cu primul paragraf.”

9. La articolul 53 alineatul (1), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Dacă este cazul, statele membre pot stabili nivelul ajutorului prevăzut la articolele 27, 31, 37-41 și 43-49 din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005 pe bază de costuri standard și de ipoteze standard privind pierderile de venit.”

10. La articolul 54 alineatul (1), teza introductivă din primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Contribuțiile în natură ale unui beneficiar public sau privat, și anume furnizarea de bunuri sau prestarea de servicii care nu fac obiectul niciunei plăți în numerar cu factură sau alt document cu valoare justificativă echivalentă, pot constitui cheltuieli eligibile, în cazul în care se îndeplinesc următoarele condiții:”

11. Articolul 55 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În cazul investițiilor agricole, achiziția de drepturi de producție agricolă, de drepturi de plată, de animale și de plante anuale, precum și plantarea acestora din urmă nu sunt eligibile pentru ajutoare pentru investiții.

Investițiile privind operațiunile de simplă înlocuire nu constituie cheltuieli eligibile.

Cu toate acestea, în caz de reconstituire a potențialului de producție agricolă distrus de catastrofe naturale, în conformitate cu articolul 20 litera (b) punctul (vi) din Regulamentul (CE) nr. 1698/2005, cheltuielile pentru achiziționarea de animale și pentru investițiile privind operațiunile de simplă înlocuire pot fi considerate cheltuieli eligibile.”

12. Articolul 56 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 56

(1) Prin derogare de la dispozițiile articolului 24 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 65/2011, statele membre pot plăti un avans beneficiarilor ajutorului pentru investiții, la cererea acestora. În ceea ce privește beneficiarii publici, acest avans poate fi plătit administrațiilor și asociațiilor locale, precum și autorităților regionale și organismelor de drept public.

(2) Valoarea avansului nu trebuie să depășească 50 % din ajutorul public pentru investiții, iar plata acestuia este condiționată de constituirea unei garanții bancare sau a unei garanții echivalente care corespunde unui procent de 110 % din valoarea avansului.

O instalație oferită ca garanție de o autoritate publică este considerată ca fiind echivalentă cu garanția menționată la primul paragraf, cu condiția ca autoritatea respectivă să se angajeze să plătească suma acoperită de garanția respectivă, în cazul în care nu a fost prevăzut dreptul la avansul plătit.

(3) Garanția poate fi emisă atunci când agenția de plăți competentă constată că valoarea cheltuielilor reale care corespund ajutorului public pentru investiții depășește valoarea avansului.”

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 1 alineatul (12) se aplică, în ceea ce privește articolul 56 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1974/2006, de la 1 ianuarie 2011.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 14 iulie 2011.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
José Manuel BARROSO

---

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 680/2011 AL COMISIEI****din 14 iulie 2011****de stabilire, pentru anul 2011, a plafoanelor bugetare aplicabile anumitor scheme de ajutoare directe prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 73/2009 al Consiliului**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 73/2009 al Consiliului din 19 ianuarie 2009 de stabilire a unor norme comune pentru sistemele de ajutor direct pentru agricultori în cadrul politicii agricole comune și de instituire a anumitor sisteme de ajutor pentru agricultori, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1290/2005, (CE) nr. 247/2006, (CE) nr. 378/2007 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1782/2003<sup>(1)</sup>, în special articolul 51 alineatul (2), articolul 69 alineatul (3), articolul 87 alineatul (3), articolul 123 alineatul (1), articolul 128 alineatul (1) al doilea paragraf, articolul 128 alineatul (2) al doilea paragraf, precum și articolul 131 alineatul (4),

întrucât:

- (1) Trebuie stabilite, pentru anul 2011, plafoanele bugetare pentru fiecare dintre plățile menționate la articolele 52, 53 și 54 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 pentru statele membre care pun în aplicare, în 2011, schema de plată unică prevăzută la titlul III din regulamentul respectiv.
- (2) Trebuie stabilite, pentru anul 2011, plafoanele bugetare aplicabile plăților directe excluse din schema de plată unică pentru statele membre care recurg, în 2011, la opțiunea prevăzută la articolul 87 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009.
- (3) Trebuie stabilite, pentru anul 2011, plafoanele bugetare pentru ajutorul specific menționat în titlul III capitolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 pentru statele membre care au recurs, în 2011, la opțiunea prevăzută la articolul 69 alineatul (1) sau la articolul 131 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009.
- (4) În conformitate cu articolul 69 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009, resursele care pot fi folosite pentru fiecare dintre măsurile cuplate prevăzute la articolul 68 alineatul (1) litera (a) punctele (i), (ii), (iii) și (iv) și la articolul 68 alineatul (1) literele (b) și (e) sunt limitate la 3,5 % din plafoanele naționale menționate la articolul 40 din același regulament. Din motive de claritate, Comisia trebuie să publice plafonul care rezultă din cuantumurile notificate de statele membre pentru măsurile în cauză.
- (5) În temeiul articolului 69 alineatul (6) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009, cuantumurile calculate în conformitate cu articolul 69 alineatul (7) din regulamentul respectiv au fost stabilite în anexa III la Regulamentul (CE) nr. 1120/2009 al Comisiei din 29 octombrie 2009 de stabilire a normelor de aplicare a schemei de plată unică prevăzută în titlul III din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 al Consiliului<sup>(2)</sup>. Din motive de claritate, Comisia trebuie să publice cuantumurile notificate de statele membre pe care acestea intenționează să le utilizeze în conformitate cu articolul 69 alineatul (6) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009.
- (6) Din motive de claritate, trebuie publicate plafoanele bugetare pentru 2011 ale schemei de plată unică, rezultate în urma deducerii plafoanelor stabilite pentru plățile prevăzute la articolele 52, 53, 54, 68 și 87 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 din plafoanele menționate în anexa VIII la același regulament. Cuantumul care trebuie dedus din respectiva anexă VIII pentru finanțarea ajutorului specific prevăzut la articolul 68 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 este egal cu diferența dintre cuantumul total pentru ajutorul specific notificat de statele membre și cuantumurile notificate pentru finanțarea ajutorului specific în conformitate cu articolul 69 alineatul (6) litera (a) din același regulament. Atunci când un stat membru care aplică schema de plată unică decide să acorde ajutorul menționat la articolul 68 alineatul (1) litera (c), cuantumul notificat Comisiei trebuie inclus în plafonul pentru schema de plată unică, deoarece acest ajutor ia forma unei creșteri a valorii unitare și/sau a numărului de drepturi la plată alocate fermierului.
- (7) Trebuie stabilite, în conformitate cu articolul 123 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009, pachetele financiare anuale pentru statele membre care pun în aplicare, în anul 2011, schema de plată unică pe suprafață prevăzută la titlul V capitolul 2 din regulamentul respectiv.
- (8) Din motive de claritate, trebuie publicat cuantumul maxim al fondurilor puse la dispoziția statelor membre care aplică schema de plată unică pe suprafață pentru acordarea de plăți separate pentru zahăr în 2011 în temeiul articolului 126 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009, stabilită pe baza notificărilor acestora.
- (9) Din motive de claritate, trebuie publicat cuantumul maxim al fondurilor puse la dispoziția statelor membre care aplică schema de plată unică pe suprafață pentru acordarea plății separate pentru fructe și legume în 2011, în temeiul articolului 127 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009, stabilită pe baza notificărilor acestora.

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



- (10) Trebuie publicate, pe baza notificărilor statelor membre, plafoanele bugetare aplicabile în anul 2011 plăților tranzitorii pentru fructe și legume efectuate în 2011 în conformitate cu articolul 128 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 pentru statele membre care aplică schema de plată unică pe suprafață.
- (11) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului de gestionare a plăților directe,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

- (1) Plafoanele bugetare pentru 2011 menționate la articolul 51 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 sunt stabilite în anexa I la prezentul regulament.
- (2) Plafoanele bugetare pentru 2011 menționate la articolul 87 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 sunt stabilite în anexa II la prezentul regulament.
- (3) Plafoanele bugetare pentru 2011 menționate la articolul 69 alineatul (3) și la articolul 131 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 sunt stabilite în anexa III la prezentul regulament.
- (4) Plafoanele bugetare pentru 2011 pentru ajutoarele prevăzute la articolul 68 alineatul (1) litera (a) punctele (i), (ii), (iii) și (iv) și la articolul 68 alineatul (1) literele (b) și (e) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 sunt stabilite în anexa IV la prezentul regulament.

(5) Cuantumul pe care le pot utiliza statele membre în conformitate cu articolul 69 alineatul (6) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 pentru a acorda ajutorul specific prevăzut la articolul 68 alineatul (1) din același regulament sunt stabilite în anexa V la prezentul regulament.

(6) Plafoanele bugetare pentru 2011 pentru schema de plată unică menționată în titlul III din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 sunt stabilite în anexa VI la prezentul regulament.

(7) Pachetele financiare anuale pentru 2011 menționate la articolul 123 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 sunt stabilite în anexa VII la prezentul regulament.

(8) Cuantumul maxim al fondurilor puse la dispoziția Republicii Cehe, Ungariei, Letoniei, Lituaniei, Poloniei, României și Slovaciei pentru acordarea, în anul 2011, a plății separate pentru zahăr menționată la articolul 126 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 sunt stabilite în anexa VIII la prezentul regulament.

(9) Cuantumul maxim al fondurilor puse la dispoziția Republicii Cehe, Ungariei, Poloniei și Slovaciei pentru acordarea, în anul 2011, a plății separate pentru fructe și legume menționată la articolul 127 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 sunt stabilite în anexa IX la prezentul regulament.

(10) Plafoanele bugetare pentru 2011 menționate la articolul 128 alineatul (1) al doilea paragraf și articolul 128 alineatul (2) al doilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 sunt stabilite în anexa X la prezentul regulament.

#### Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a șaptea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 14 iulie 2011.

Pentru Comisie  
Președintele  
José Manuel BARROSO

## ANEXA I

Plafoane bugetare pentru plățile directe care trebuie acordate în conformitate cu articolele 52, 53 și 54 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009

Anul calendaristic 2011

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Primă pentru ovine și caprine		855					21 892		600	
Primă suplimentară pentru ovine și caprine							7 184		200	
Primă pentru vacile care alăptează	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Completare la prima pentru vacile care alăptează	19 389		26 000			99	9 462			
Primă specială pentru carnea de vită		33 085						10 077		37 446
Primă pentru sacrificare, animale adulte			47 175				8 657			
Primă pentru sacrificare, viței	6 384		560				946			
Tomate – articolul 54 alineatul (1)				4 017			16 667			
Fructe și legume, altele decât tomatele – articolul 54 alineatul (2)				33 025	850					

(mii EUR)

## ANEXA II

Plafoane bugetare pentru plățile directe care se acordă în conformitate cu articolul 87 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009

Anul calendaristic 2011

(mii EUR)

	Spania	Franța	Italia	Țările de Jos	Portugalia	Finlanda
- Ajutor pentru semințe	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

## ANEXA III

**Plafone bugetare pentru ajutorul specific prevăzut la articolul 68 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009****Anul calendaristic 2011**

(mii EUR)

Stat membru	
Belgia	6 389
Bulgaria	19 326
Republica Cehă	31 826
Danemarca	15 800
Germania	2 000
Estonia	1 253
Irlanda	25 000
Grecia	108 000
Spania	247 865
Franța	456 600
Italia	316 950
Letonia	5 130
Lituania	9 503
Ungaria	77 290
Țările de Jos	21 965
Austria	11 900
Polonia	40 800
Portugalia	32 411
România	25 545
Slovenia	11 699
Slovacia	11 000
Finlanda	47 555
Suedia	3 434
Regatul Unit	29 800

Notă: Cuantumuri notificate de statele membre în vederea acordării ajutorului menționat la articolul 68 alineatul (1) litera (c), care sunt incluse în plafonul pentru schema de plată unică.

Grecia: 30 000 de mii EUR.

Slovenia: 4 800 de mii EUR.

## ANEXA IV

**Plafonare bugetare pentru ajutorul prevăzut la articolul 68 alineatul (1) litera (a) punctele (i), (ii), (iii) și (iv) și la articolul 68 alineatul (1) literele (b) și (e) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009**

**Anul calendaristic 2011**

(mii EUR)

Stat membru	
Belgia	6 389
Bulgaria	19 326
Republica Cehă	31 826
Danemarca	4 300
Germania	2 000
Estonia	1 253
Irlanda	25 000
Grecia	78 000
Spania	178 265
Franța	272 600
Italia	147 950
Letonia	5 130
Lituania	9 503
Ungaria	46 164
Țările de Jos	14 000
Austria	11 900
Polonia	40 800
Portugalia	19 510
România	25 545
Slovenia	6 899
Slovacia	11 000
Finlanda	47 555
Suedia	3 434
Regatul Unit	29 800

## ANEXA V

**Cuquantumuri pe care statele membre le utilizează în conformitate cu articolul 69 alineatul (6) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 73/2009 pentru acordarea ajutorului specific prevăzut la articolul 68 alineatul (1) din regulamentul respectiv**

**Anul calendaristic 2011**

*(mii EUR)*

Stat membru	
Belgia	6 389
Danemarca	15 800
Irlanda	23 900
Grecia	70 000
Spania	144 200
Franța	74 000
Italia	144 900
Țările de Jos	21 965
Austria	11 900
Portugalia	21 700
Slovenia	4 800
Finlanda	4 762

## ANEXA VI

**Plafone bugetare pentru schema de plată unică  
Anul calendaristic 2011***(mii EUR)*

Stat membru	
Belgia	508 479
Danemarca	997 381
Germania	5 769 994
Irlanda	1 339 421
Grecia	2 223 798
Spania	4 676 132
Franța	7 477 752
Italia	4 048 143
Luxemburg	37 679
Malta	4 726
Țările de Jos	852 443
Austria	676 748
Portugalia	435 505
Slovenia	105 247
Finlanda	521 080
Suedia	724 349
Regatul Unit	3 946 682

## ANEXA VII

**Pachete financiare anuale pentru schema de plată unică pe suprafață  
Anul calendaristic 2011**

(mii EUR)

Stat membru	
Bulgaria	400 035
Republica Cehă	667 365
Estonia	80 656
Cipru	40 902
Letonia	111 260
Lituania	289 729
Ungaria	958 593
Polonia	2 280 455
România	877 278
Slovacia	292 357

## ANEXA VIII

**Valorile maxime ale fondurilor puse la dispoziția statelor membre pentru acordarea plăților separate pentru  
zahăr menționate la articolul 126 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009**

**Anul calendaristic 2011**

(mii EUR)

Stat membru	
Republica Cehă	44 245
Letonia	3 308
Lituania	10 260
Ungaria	41 010
Polonia	159 392
România	5 051
Slovacia	19 289



## ANEXA IX

**Valorile maxime ale fondurilor puse la dispoziția statelor membre pentru acordarea plăților separate pentru fructe și legume menționate la articolul 127 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009**

**Anul calendaristic 2011**

(mii EUR)

Stat membru	
Republica Cehă	414
Ungaria	4 756
Polonia	6 715
Slovacia	690

## ANEXA X

**Plafone bugetare pentru plățile tranzitorii din sectorul fructelor și legumelor menționate la articolul 128 din Regulamentul (CE) nr. 73/2009**

**Anul calendaristic 2011**

(mii EUR)

Stat membru	Cipru	România	Slovacia
Tomate – articolul 128 alineatul (1)		869	335
Fructe și legume, altele decât tomatele – articolul 128 alineatul (2)	3 359		

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 681/2011 AL COMISIEI****din 14 iulie 2011****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole (Regulamentul unic OCP) <sup>(1)</sup>,având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în sectorul fructelor și legumelor și în sectorul fructelor și legumelor procesate <sup>(2)</sup>, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Rundeii Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XVI la regulamentul respectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la 15 iulie 2011.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 14 iulie 2011.

*Pentru Comisie,  
pentru președinte*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală*

<sup>(1)</sup> JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

## ANEXĂ

## Valorile forfetare de import pentru determinarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

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

<sup>(1)</sup> Nomenclatorul țărilor, astfel cum este stabilit prin Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” reprezintă „alte origini”.

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 682/2011 AL COMISIEI****din 14 iulie 2011****privind taxa vamală minimă care trebuie stabilită pentru primele invitații parțiale de participare la licitație prevăzute în cadrul procedurii de licitație deschise prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 634/2011**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) (1), în special articolul 187 coroborat cu articolul 4,

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 634/2011 al Comisiei (2) a deschis o invitație permanentă de participare la licitație pentru anul de comercializare 2010/2011 pentru importurile de zahăr încadrat la codul NC 1701 cu o taxă vamală redusă.
- (2) În conformitate cu articolul 6 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 634/2011, Comisia va decide dacă, luând în considerare ofertele primite ca răspuns la invitația parțială de participare la licitație, va stabili sau nu o taxă vamală minimă per cod NC de opt cifre.
- (3) În baza ofertelor primite pentru primele invitații parțiale de participare la licitație, trebuie stabilită o taxă vamală minimă pentru anumite coduri de opt cifre pentru

zahărul încadrat la codul NC 1701, iar pentru celelalte coduri de opt cifre pentru zahărul încadrat la codul NC 1701 nu trebuie stabilită nicio taxă vamală minimă.

- (4) Pentru a transmite pieței un semnal rapid și pentru a asigura o gestionare eficientă a măsurii, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (5) Comitetul de gestionare a organizării comune a piețelor agricole nu a emis niciun aviz în termenul stabilit de președinte,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Pentru primele invitații parțiale de participare la licitație din cadrul procedurii de licitație deschise prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 634/2011 în cazul cărora termenul de depunere a ofertelor a expirat la 13 iulie 2011, s-a stabilit sau nu s-a stabilit o taxă vamală minimă în conformitate cu anexa la prezentul regulament pentru codurile de opt cifre pentru zahărul încadrat la codul 1701.

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 14 iulie 2011.

Pentru Comisie,  
pentru președinte

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

(1) JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

(2) JO L 170, 30.6.2011, p. 21.

## ANEXĂ

## Taxe vamale minime

*(EUR/tonă)*

Codul NC de opt cifre	Taxă vamală minimă
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

(—) Nu s-a stabilit nicio taxă vamală minimă (toate ofertele au fost respinse).

(X) Nu există oferte.

# DECIZII

## DECIZIA COMISIEI

din 14 iulie 2011

**de corectare a Directivei 2010/19/UE de modificare, în sensul adaptării la progresul tehnic în domeniul sistemelor antiîmproșcare ale unor categorii de vehicule și ale remorcilor acestora, a Directivei 91/226/CEE a Consiliului și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, cu privire la modificarea anexelor la Directiva 2007/46/CE**

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2011/415/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă cadru) <sup>(1)</sup>, în special articolul 39 alineatul (2),

întrucât:

- (1) O eroare s-a produs în cursul adoptării Directivei 2010/19/UE a Comisiei din 9 martie 2010 de modificare, în sensul adaptării la progresul tehnic în domeniul sistemelor antiîmproșcare ale unor categorii de vehicule și ale remorcilor acestora, a Directivei 91/226/CEE a Consiliului și a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup>. Directiva 2010/19/UE a introdus cerințe armonizate cu privire la sistemele antiîmproșcare pentru toate categoriile de vehicule vizate de Directiva 91/226/CEE a Consiliului <sup>(3)</sup>. În consecință, anexele IV și XI la Directiva 2007/46/CE au fost deopotrivă modificate în această directivă în scopul adaptării lor la progresul tehnic. Întrucât aceste anexe au fost deja înlocuite prin Regulamentul (CE) nr. 1060/2008 al Comisiei din 7 octombrie 2008 de înlocuire a anexelor I, III, IV, VI, VII, XI și XV la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate

destinate vehiculelor respective (directivă-cadru) <sup>(4)</sup> și au fost modificate prin mai multe regulamente, modificările ulterioare la acestea ar fi trebuit să fie realizate, de asemenea, printr-un regulament. În consecință, în scopul clarității juridice, este necesar să se corecteze Directiva 2010/19/UE.

- (2) Prin urmare, articolul 2 din Directiva 2010/19/UE trebuie eliminat.
- (3) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic – autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

### Articolul 1

Articolul 2 din Directiva 2010/19/UE se elimină.

### Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 14 iulie 2011.

Pentru Comisie

Președintele

José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 72, 20.3.2010, p. 17.

<sup>(3)</sup> JO L 103, 23.4.1991, p. 5.

<sup>(4)</sup> JO L 292, 31.10.2008, p. 1.

## DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI

din 14 iulie 2011

**de aprobare a anumitor programe modificate de eradicare și monitorizare a bolilor animalelor și a zoonozelor pentru anul 2011 și de modificare a Deciziei 2010/712/UE cu privire la contribuția financiară a Uniunii pentru anumite programe aprobate prin decizia respectivă**

[notificată cu numărul C(2011) 4993]

(2011/416/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Decizia 2009/470/CE a Consiliului din 25 mai 2009 privind anumite cheltuieli în domeniul veterinar <sup>(1)</sup>, în special articolul 27 alineatele (5) și (6),

întrucât:

(1) Decizia 2009/470/CE stabilește procedurile care reglementează contribuția financiară a Uniunii la programele de eradicare, de combatere și de monitorizare a bolilor animalelor și a zoonozelor.

(2) Decizia 2008/341/CE a Comisiei din 25 aprilie 2008 de stabilire a criteriilor comunitare pentru programele naționale de eradicare, combatere și monitorizare a unor boli animale și a zoonozelor <sup>(2)</sup> prevede că, pentru a fi aprobate în temeiul măsurilor financiare adoptate de Uniune, programele prezentate de statele membre trebuie să îndeplinească cel puțin criteriile precizate în anexa la decizia respectivă.

(3) Decizia 2010/712/UE a Comisiei din 23 noiembrie 2010 de aprobare a programelor anuale și multianuale și a contribuțiilor financiare din partea Uniunii pentru eradicarea, combaterea și monitorizarea anumitor boli ale animalelor și a anumitor zoonoze, prezentate de statele membre pentru 2011 și anii următori <sup>(3)</sup> aprobă anumite programe naționale și stabilește rata și plafonul maxim al contribuției financiare din partea Uniunii pentru fiecare program prezentat de statele membre.

(4) Spania a prezentat un program modificat de monitorizare și eradicare a bolii limbii albastre, în vederea introducerii vaccinării obligatorii împotriva serotipului 8 în anumite regiuni, ca urmare a apariției unor focare ale bolii respective.

(5) Slovacia a prezentat un program de vaccinare modificat pentru eradicarea rabiei, în vederea extinderii zonei în care sunt răspândite momeli, ca urmare a apariției bolii în zonele limitrofe ale Poloniei.

(6) Polonia și Finlanda au prezentat programe modificate de eradicare a rabiei, în vederea includerii activităților de vaccinare orală în anumite zone din statele terțe învecinate cu Uniunea, pentru a proteja Uniunea împotriva reintroducerii rabiei prin intermediul animalelor sălbatice infectate care traversează granițele comune.

(7) Comisia a evaluat programele modificate prezentate de Spania, Polonia, Slovacia și Finlanda, atât din punct de vedere veterinar, cât și financiar. S-a constatat că programele respective sunt conforme cu legislația relevantă a Uniunii în domeniul veterinar și, în special, cu criteriile prevăzute în Decizia 2008/341/CE.

(8) Prin urmare, programele modificate prezentate de Spania, Polonia, Slovacia și Finlanda ar trebui aprobate.

(9) Decizia 2010/712/UE prevede o contribuție financiară din partea Uniunii în favoarea Slovaciei pentru acele activități de vaccinare orală incluse în programul anual de eradicare a rabiei în statul membru respectiv care sunt implementate în zonele limitrofe ale statelor terțe învecinate. În plus, decizia respectivă prevede o contribuție financiară din partea Uniunii în favoarea Lituaniei pentru acele activități de vaccinare orală incluse în programul multianual de eradicare a rabiei în statul membru respectiv care sunt implementate în zonele limitrofe ale statelor terțe învecinate.

(10) Prin urmare, este oportun să se ofere o contribuție financiară din partea Uniunii și pentru părțile din programele de eradicare a rabiei în Polonia și Finlanda care sunt implementate în zonele limitrofe ale statelor terțe învecinate cu Uniunea.

<sup>(1)</sup> JO L 155, 18.6.2009, p. 30.

<sup>(2)</sup> JO L 115, 29.4.2008, p. 44.

<sup>(3)</sup> JO L 309, 25.11.2010, p. 18.

- (11) Aprobarea, prin prezenta decizie, a programelor modificate de eradicare a rabiei prezentate de Polonia și Finlanda are un impact asupra sumelor necesare în vederea punerii în aplicare a programelor pentru statele membre respective, în conformitate cu Decizia 2010/712/UE. Prin urmare, valoarea maximă a contribuției financiare a Uniunii pentru programele de eradicare a rabiei în Polonia și Finlanda, stabilită prin decizia respectivă, ar trebui modificată în consecință.
- (12) Prin urmare, Decizia 2010/712/UE ar trebui modificată în consecință.
- (13) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### Articolul 1

Programul modificat de monitorizare și eradicare a bolii limbii albastre prezentat de Spania la 1 februarie 2011 se aprobă pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2011 și 31 decembrie 2011.

#### Articolul 2

Programele modificate de eradicare a rabiei prezentate de Polonia la 5 aprilie 2011, de Slovacia la 13 decembrie 2010 și de Finlanda la 12 aprilie 2011 se aprobă pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2011 și 31 decembrie 2011.

#### Articolul 3

Articolul 10 din Decizia 2010/712/UE se modifică după cum urmează:

1. La alineatul (2), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) nu depășește următoarele sume:

- (i) 1 800 000 EUR pentru Bulgaria;
- (ii) 620 000 EUR pentru Estonia;

- (iii) 1 450 000 EUR pentru Ungaria;
- (iv) 7 110 000 EUR pentru Polonia;
- (v) 5 000 000 EUR pentru România;
- (vi) 700 000 EUR pentru Slovacia;
- (vii) 200 000 EUR pentru Finlanda.”

2. Alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatele (2) și (3), pentru părțile din programele Poloniei, Slovaciei și Finlandei care vor fi puse în aplicare în afara teritoriului Uniunii, contribuția financiară din partea Uniunii:

- (a) se acordă doar pentru costurile cumpărării și distribuirii vaccinului oral și a momelilor;
- (b) reprezintă 100 %; și
- (c) nu depășește:
  - (i) 630 000 EUR pentru Polonia;
  - (ii) 250 000 EUR pentru Slovacia;
  - (iii) 65 000 EUR pentru Finlanda.”

#### Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 14 iulie 2011.

Pentru Comisie  
John DALLI  
Membru al Comisiei



**RECTIFICĂRI****Rectificare la Decizia 2011/332/PESC a Consiliului din 7 iunie 2011 de modificare a Deciziei 2011/137/PESC privind măsuri restrictive având în vedere situația din Libia**

(Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 149 din 8 iunie 2011, p. 10)

La pagina 10, articolul 1, textul noului alineat (2a) al articolului 6 din Decizia 2011/137/PESC:

*în loc de:* „(2a) Interdicția privind punerea la dispoziția persoanelor sau entităților menționate la alineatul (1) litera (b) a fondurilor, a activelor financiare sau a resurselor economice, în măsura în care aceasta se aplică autorităților portuare, nu împiedică executarea, până la 15 iulie 2011, a contractelor încheiate înainte de data intrării în vigoare a prezentei decizii, cu excepția contractelor privind petrolul, gazele și produsele rafinate.»

*se va citi:* „(2a) Interdicția privind punerea la dispoziția persoanelor sau entităților menționate la alineatul (1) litera (b) a fondurilor, a activelor financiare sau a resurselor economice, în măsura în care aceasta se aplică autorităților portuare, nu împiedică executarea, până la 15 iulie 2011, a contractelor încheiate înainte de 7 iunie 2011, cu excepția contractelor privind petrolul, gazele și produsele rafinate.»

---





**Prețul abonamentelor în 2011**  
**(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)**

Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, versiunea tipărită + DVD, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, DVD, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), DVD, ediție săptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informații).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur DVD multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

**Distribuire și abonamente**

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

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

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.**

**Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>**



**Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**RO**