

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 182



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

52. évfolyam

2009. július 15.

Tartalom

I Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező

RENDELETEK

- ★ A Tanács 617/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a kiváló minőségű marhahús behozatalára vonatkozó autonóm vámkontingens megnyitásáról 1
- A Bizottság 618/2009/EK rendelete (2009. július 14.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 2
- ★ A Bizottság 619/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról ⁽¹⁾ 4
- ★ A Bizottság 620/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a kiváló minőségű marhahúsra vonatkozó behozatali vámkontingens kezeléséről 25
- ★ A Bizottság 621/2009/EK rendelete (2009. július 14.) a Spanyolország lobogója alatt közlekedő hajók által a VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIIc és VIId és VIId és VIId övezetben, az Vb övezet közösségi vizein, valamint a IIa, XII és XIV övezet nemzetközi vizein folytatott makrélahalászat tilalmáról 31

II Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező

HATÁROZATOK

Bizottság

2009/548/EK:

- ★ A Bizottság határozata (2009. június 30.) a 2009/28/EK euópai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti, megújuló energiaforrásokra vonatkozó nemzeti cselekvési tervek formanyomtatványáról (az értesítés a C(2009) 5174. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 33

2009/549/EK:

- ★ A Bizottság határozata (2009. július 13.) az Európai Pénzügyi Beszámolási Tanácsadó Csoport felügyelőbizottsága egy közszolgálati háttérű tagjának kinevezéséről 63

I

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező)

RENDELETEK

A TANÁCS 617/2009/EK RENDELETE

(2009. július 13.)

a kiváló minőségű marhahús behozatalára vonatkozó autonóm vámkontingens megnyitásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó Szerződésre és különösen annak 133. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A Közösségnek érdekében áll, hogy harmadik országokkal harmonikus kereskedelmi kapcsolatokat alakítson ki, ezért indokolt autonóm intézkedésként egy közösségi behozatali vámkontingens megnyitásáról rendelkezni 20 000 tonna kiváló minőségű, friss, hűtött vagy fagyaszott marhahús számára.
- (2) A mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ (az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet) 144. cikkével összhangban, összefüggésben ugyanazon rendelet 4. cikkével, a rendeletben említett termékekre vonatkozó vámkontingenseket a Bizottság nyitja meg és kezeli az általa a 195. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott részletes szabályok alapján,

1. cikk

(1) 09.4449 tételszámmal éves közösségi behozatali vámkontingens kerül megnyitásra a termék tömegében kifejezve 20 000 tonna, a 0201, 0202, 0206 10 95 és 0206 29 91 KN-kódok alá tartozó kiváló minőségű, friss, hűtött vagy fagyaszott marhahús számára.

(2) Az (1) bekezdésben említett kontingens behozatali váma 0 %.

(3) A kontingensév július 1-jétől június 30-ig tart.

2. cikk

Az 1. cikkben említett vámkontingenst az 1234/2007/EK rendelet 144. cikkével és a 195. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottság kezeli.

3. cikk

Ez a rendelet az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2009. augusztus 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 13-án.

a Tanács részéről

az elnök

E. ERLANDSSON

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

A BIZOTTSÁG 618/2009/EK RENDELETE**(2009. július 14.)****az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

mivel:

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ (az egységes közös piac-szervezésről szóló rendelet),

tekintettel a gyümölcs- és zöldségágazatban a 2200/96/EK, a 2201/96/EK és az 1182/2007/EK tanácsi rendeletre vonatkozó végrehajtási szabályok megállapításáról szóló, 2007. december 21-i 1580/2007/EK bizottsági rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 138. cikke (1) bekezdésére,

Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően az 1580/2007/EK rendelet a mellékletében szereplő termékek és időszakok tekintetében meghatározza azokat a szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1580/2007/EK rendelet 138. cikkében említett behozatali átalányértékeket e rendelet melléklete határozza meg.

2. cikk

Ez a rendelet 2009. július 15-én lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 14-én.

a Bizottság részéről

Jean-Luc DEMARTY

mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

⁽²⁾ HL L 350., 2007.12.31., 1. o.

MELLÉKLET

Az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek

(EUR/100 kg)

KN-kód	Országkód ⁽¹⁾	Behozatali átalányérték
0702 00 00	MK	30,0
	ZZ	30,0
0707 00 05	TR	106,6
	ZZ	106,6
0709 90 70	TR	102,0
	ZZ	102,0
0805 50 10	AR	49,3
	TR	53,0
	ZA	67,1
	ZZ	56,5
0808 10 80	AR	85,4
	BR	73,6
	CL	97,7
	CN	94,7
	NZ	96,5
	US	98,1
	ZA	81,9
	ZZ	89,7
0808 20 50	AR	84,7
	CL	76,8
	NZ	87,2
	ZA	101,6
	ZZ	87,6
0809 10 00	HR	90,0
	TR	189,4
	XS	103,5
	ZZ	127,6
0809 20 95	TR	262,6
	ZZ	262,6
0809 30	TR	145,4
	ZZ	145,4

⁽¹⁾ Az országoknak az 1833/2006/EK bizottsági rendeletben (HL L 354., 2006.12.14., 19. o.) meghatározott nomenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

A BIZOTTSÁG 619/2009/EK RENDELETE**(2009. július 13.)****a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról
szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről szóló, 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 4. cikkére,

mivel:

- (1) A 2006. március 22-i 474/2006/EK bizottsági rendelet létrehozta a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listáját ⁽²⁾.
- (2) A 2111/2005/EK rendelet 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban bizonyos tagállamok a közösségi lista frissítésének összefüggésében fontos információkról tájékoztatták a Bizottságot. Harmadik országok is fontos információkat közöltek. Ennek alapján a közösségi listát frissíteni kell.
- (3) A Bizottság közvetlenül – vagy ha ez nem bizonyult lehetségesnek, a szabályozási felügyeletükért felelős hatóságokon keresztül – értesítette az összes érintett légi fuvarozót, megjelölve azon legfőbb tényeket és megfontolásokat, amelyek a rájuk vonatkozó Közösségen belüli működési tilalom alkalmazásáról vagy egy, a közösségi listában szereplő légi fuvarozóra alkalmazott működési tilalom módosításáról szóló határozat alapjául szolgálnak.
- (4) A Bizottság lehetőséget biztosított az érintett légi fuvarozóknak, hogy betekintést nyerjenek a tagállamok által átadott dokumentációkba, hogy írásos megjegyzéseket nyújtsanak be, és hogy 10 munkanapon belül szóbeli

beszámolót tartsanak a Bizottság és a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendelettel ⁽³⁾ létrehozott repülésbiztonsági bizottság számára.

- (5) A Bizottság – és különleges esetben egy-egy tagállam – konzultált az érintett légi fuvarozók szabályozási felügyeletért felelős hatóságokkal.
- (6) A 474/2006/EK rendeletet ezért indokolt ennek megfelelően módosítani.

Közösségi fuvarozók

- (7) Az egyes közösségi légi fuvarozók légi járművein elvégzett SAFA földi ellenőrzések, valamint a nemzeti légiközlekedési hatóságok által bizonyos területeken folytatott vizsgálatok és ellenőrzések eredményei alapján néhány tagállam végrehajtási intézkedéseket hozott. Ezek a tagállamok a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot az alábbi intézkedésekről tájékoztatták: Görögország illetékes hatóságai arról számoltak be, hogy az EuroAir Ltd fuvarozó üzemben tartási engedélye 2009. május 8-án visszavonásra került; Svédország illetékes hatóságai pedig azt közölték, hogy 2009. január 23-án a Nordic Airways AB („Regional”) fuvarozó, 2009. március 31-én pedig a Fly Excellence AB fuvarozó üzemben tartási engedélyét visszavonták.

One Two Go Airlines és Orient Thai Airlines*One Two Go Airlines*

- (8) 2009. április 8-án a thaiföldi illetékes hatóságok (a thai polgári légi közlekedési főigazgatóság) arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy visszavonták a One Two Go légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét. Noha a One Two Go fellebbezést nyújtott be a visszavonásról szóló határozat ellen, a thai polgári légi közlekedési főigazgatóság 2009. május 4-én újólá megerősítette az említett határozatot.
- (9) Következésképpen tekintettel arra, hogy az üzemeltető elveszítette üzemben tartási engedélyét és ebből következően működési engedélye sem tekinthető érvényesnek, ezért a közös követelmények alapján megállapítást nyert, hogy a One Two Go többé nem minősül a 2111/2005/EK rendelet 2. cikke értelmében vett „légi fuvarozónak” és azt törölni kell az A. mellékletből.

⁽¹⁾ HL L 344., 2005.12.27., 15. o.⁽²⁾ HL L 84., 2006.3.23., 14. o.⁽³⁾ HL L 373., 1991.12.31., 4. o.

Orient Thai Airlines

- (10) A Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról szóló, 2009. április 8-i 298/2009/EK bizottsági rendelet⁽¹⁾ rendelkezéseinek megfelelően a thai polgári légi közlekedési főigazgatóság a Bizottság rendelkezésére bocsátotta az Orient Thai fuvarozó által meghozott korrekciós intézkedések hatékonyságával, illetve azokkal az intézkedésekkel kapcsolatos információkat, amelyeket a thai polgári légi közlekedési főigazgatóság a korábban feltárt azon biztonsági hiányosságok kiküszöbölése érdekében hajtott végre, amelyek a fuvarozó által az MD-80 típusú légi járművel végzett műveleteknek 75 napos, 2008. október 7-ig tartó időszakra történő felfüggesztéséhez vezettek.
- (11) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy ezen információk alapján nincs szükség további intézkedésre.

Ukrajna légi fuvarozói*Ukrajna légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete*

- (12) A 298/2009/EK rendelet elfogadását követően 2009. május 25. és 29. között európai szakértők egy csoportja látogatást tett Ukrajnában, amelynek során ellenőrizték az ukrán illetékes hatóságok által a felügyelet javítása érdekében benyújtott cselekvési terv végrehajtásának állását, valamint megvizsgálták azon két fuvarozó – a Ukraine Cargo Airways és a Ukrainian Mediterranean Airlines – biztonsági helyzetét, amelyek Közösségen belüli működése vonatkozásában jelenleg tilalom van érvényben. Ezenkívül az ukrán állami légi közlekedési hivatal által gyakorolt felügyelet ellenőrzése érdekében az európai szakértői csoport találkozott két, a Közösségbe irányuló járatokat működtető olyan fuvarozóval (South Airlines és Khors Air Company), amelyek vonatkozásában földi ellenőrzéseket végeztek a Közösségben, valamint az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) más tagállamaiban.
- (13) Az állami légi közlekedési hivatal csekély mértékű előrehaladást ért el a cselekvési terv végrehajtásában. Az állami légi közlekedési hivatal által 2008. május 31-én benyújtott cselekvési tervben szereplő valamennyi, a felügyelet javítását célzó fellépés (azaz 12-ből 12) eddig lezáratlan. Nem működik az állami légi közlekedési hivatal által bejelentett követelményeknek megfelelő engedélyezés, a vonatkozó előírásokat nem foglalták törvénybe és a korrekciós intézkedések teljes körű végrehajtására leghamarabb 2011 júliusában kerülhet sor, a végrehajtás egyes elemei pedig 2015-ig is kitolódhatnak.
- (14) A cselekvési terv végrehajtása közvetlenül összefügg az ukrán jogrendszer igen összetett jellegével, amelyben nem lehet világosan meghatározni a légi járművek és az üzemeltetők engedélyezéséhez alkalmazott normákat, illetve azt, hogy az említett normák összhangban vannak-e a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) dokumentumainak függelékeiben szereplő előírásokkal. A fentieket megerősítették a négy üzemeltetővel folytatott tárgyalások.
- (15) Az ellenőrző látogatásról szóló jelentés rámutat arra is, hogy Ukrajna illetékes hatóságai nem rendelkeznek

ellegendő számú és megfelelően képzett személyzettel ahhoz, hogy 74 üzemeltartásiengedély-birtokos (légi-alkalmassági és üzemeltetési) felügyeletét ellássák. A folyamatos felügyeleti tevékenységek végrehajtása nem bizonyítható teljes mértékben, és az ukrán illetékes hatóságok által a látogatást követően előterjesztett megjegyzések nem tudták az említett kérdéseket tisztázni. Az üzemben tartási engedélyek vonatkozásában az ukrán illetékes hatóságok által alkalmazott rendszer alapos átvizsgálását követően az állapítható meg, hogy a szóban forgó rendszer nem teszi lehetővé sem az engedélyezés alapjául szolgáló jogszabályok/normák egyértelmű beazonosítását, sem pedig az üzemeltetési engedéllyel rendelkező flotta és a kiadott engedélyek pontos meghatározását.

- (16) Ukrajna illetékes hatóságai megjegyzéseket terjesztettek elő, de azok nem bizonyultak elégségesnek a látogatás során tett ténymegállapítások tisztázásához. A hatóságok által bejelentett különböző korrekciós intézkedésekkel kapcsolatban indokolt a szoros nyomkövetés és a rendszeres időközönként elvégzett értékelés, amelyek során figyelembe kell venni az ICAO USOAP által 2008 júniusában elvégzett látogatás eredményeit is. A látogatást követően Ukrajna illetékes hatóságai új javításra irányuló cselekvési tervet nyújtottak be, amelyek a végrehajtása a 2010-re tervezett új ukrán légi közlekedési törvény elfogadásától függ. Ebből következően a különböző végrehajtási szabályok elfogadása a légi járművel végzett műveletek vonatkozásában leghamarabb 2011 második felében, a repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyei tekintetében leghamarabb 2012 végére, a folyamatos légialkalmasság tekintetében pedig leghamarabb 2015 végére várható.
- (17) A látogatás eredményeinek és a 2009. július 1-jén a repülésbiztonsági bizottság ülése során tartott beszámolónak a fényében a Bizottság továbbra is szorosan nyomon fogja követni a szóban forgó intézkedések végrehajtását és együtt fog működni Ukrajna illetékes hatóságaival a felügyelet javítása és az előírások be nem tartásának kezelése érdekében. Továbbá a tagállamok rendszeresen ellenőrizni fogják, hogy az Ukrajnában engedélyezett légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó biztonsági követelményeknek, és e célból ezen légi fuvarozók légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK bizottsági rendelet alapján⁽²⁾.

Motor Sich JSC Airlines

- (18) A 298/2009/EK rendelet elfogadását követően a fuvarozót felkérték, hogy terjesszen elő minden, a korábban azonosított biztonsági hiányosságok kiküszöbölésével kapcsolatos releváns információt, beleértve a korrekciós intézkedéseket is. Ukrajna illetékes hatóságai a szóban forgó fuvarozó üzemben tartási engedélyével kapcsolatos intézkedéseket magyarázó információkat közöltek. A Motor Sich által 2009. június 4-én benyújtott dokumentumok szerint a vállalat a kiváltó okok azonosítását célzó elemzést végzett és az esetlegesen felmerülő biztonsági hiányosságok kiküszöbölését célzó korrekciós intézkedéseket dolgozott ki. Az elemzést és a korrekciós intézkedéseket Ukrajna illetékes hatóságai jóváhagyták. Ezenkívül a vállalat június 15-én korrekciós intézkedéseket tartalmazó írásos tájékoztatást küldött az AN-12 típusú

⁽¹⁾ HL L 95., 2009.4.9., 16. o.⁽²⁾ HL L 109., 2008.4.19., 7. o.

(UR-11819 lajstromjelű) légi járművön ellenőrzést⁽¹⁾ végző francia illetékes hatóságoknak. A javításra irányuló cselekvési tervből kiderül, hogy módosították a cég kézikönyveit és dokumentációit (üzemeltetési kézikönyv és repülési kézikönyv) annak érdekében, hogy azok összhangba kerüljenek az ICAO-előírásokkal és lehetővé tegyék a repülés megfelelő előkészítését.

- (19) A felülvizsgált kézikönyvek és eljárások tényleges végrehajtása érdekében a pilóták és a személyzet számára tartott továbbképzés azonban nem tűnik elegendőnek ahhoz, hogy az igen sokrétű változások áttekintésére megfelelő mélységben sor kerüljön. Ezen túlmenően a Bizottság nem kapott Ukrajna illetékes hatóságaitól azt alátámasztó információt, hogy ellenőrizték a szóban forgó intézkedések végrehajtásának előrehaladását, illetve azok tényleges lezárását annak érdekében, hogy a feltárt biztonsági hiányosságok kiküszöbölésére fenntartható módon kerüljön sor.

- (20) A fenti megállapítások fényében és a közös követelmények alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Motor Sich fuvarozó jelenleg nem teljesíti a vonatkozó biztonsági előírásokat, és azt továbbra is az A. mellékletbe kell sorolni.

Ukraine Cargo Airways

- (21) A 298/2009/EK rendelet elfogadását követően európai szakértők egy csoportja ellenőrző látogatást tett a fuvarozónál 2009. május 27-én. A látogatásról szóló jelentés szerint a Ukraine Cargo Airways (UCA) flottája egy év alatt jelentős mértékben lecsökkent, a gépek száma a 2008. év eleji 20 darabról (tíz IL-76, három AN-12, három AN-26, három MIL-8 helikopter és egy Tupoljev Tu-134) a látogatás időpontjáig 4 darabra csökkent (két IL-76, egy AN-12 és egy AN-26). Az üzemben tartási engedéllyel rendelkező 4 légi jármű közül csak egy IL-76 (UR-UCC) van repülésre alkalmas állapotban, a másik három üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi jármű légialkalmassági engedélye lejárt. A fuvarozó bejelentette, hogy az összes többi légi jármű már alkalmatlan a repülésre és üzemeltetésükre semmilyen módon sem kerül sor.
- (22) A jelentés szerint az UCA a Bizottságnak 2008. április 1-jén benyújtott javításra irányuló cselekvési terve végrehajtásának tekintetében jelentős előrelépést ért el. A tervben szereplő 22 intézkedés közül 19 befejezettnek és lezártnak tekinthető. A repülésbiztonsági politikát és a kapcsolódó dokumentációt felülvizsgálták és kijavították. Létrehoztak egy belső biztonsági ellenőrzési részleget. A légi járművek műszaki állapotát is javították. A személyzet képzési folyamatait felülvizsgálták és javították. Ugyanakkor a benyújtott javításra irányuló cselekvési tervben javasolt 3 intézkedés még továbbra sem tekinthető lezártnak, ezek közül a legtöbb problémát az veti fel, hogy az IL-76-os, az AN-12-es és az AN-26-os gépeken nincsenek gyorsan felvehető maszkok, noha az ICAO bizonyos magasság felett közlekedő járatok esetében ezt előírja.
- (23) A jelentés arra is rámutat, hogy a légijármű-üzemeltetés, a képzések és az ellenőrzések, valamint a folyamatos légialkalmasság és karbantartás területén jelentős biztonsági hiányosságok fedezhetők fel. A minőségirányítási rendszer nem működik kielégítően, mivel nincs arra

garancia, hogy a belső ellenőrzés vagy az ukrán illetékes hatóságok által azonosított problémákat kijavítják és a probléma lezárását megelőzően ellenőrzik, illetve nem biztosított az sem, hogy megvalósul a hiányosságok szisztematikus elemzése. A vizsgálat ténymegállapításai alapján kétségbe vonható a vállalat által a működési tilalom alá helyezést követően bevezetett korrekciós intézkedések fenntarthatósága.

- (24) A vállalat lehetőséget kapott arra, hogy megjegyzéseket terjesszen elő. Az UCA június 10-én benyújtotta az ellenőrző látogatás eredményével kapcsolatban összeállított dokumentumokat. A látogatás során felvetett 16 új ténymegállapításból a vállalat által benyújtott dokumentáció átvizsgálását követően egyet sikerült ténylegesen lezárni. Az üzemeltetési kézikönyvvel és az üzemben tartási engedéllyel kapcsolatos 2 ténymegállapítás vonatkozásában a vállalat közölte, hogy az üzemeltetési kézikönyv módosításait jóváhagyás céljából benyújtotta az ukrán illetékes hatóságoknak, valamint kérelmezte, hogy az AN-12 (UR-UCN) és AN-26 (UR-UDM) légi járműveinek üzemben tartási engedélyébe vezessenek be repülésmagasság-korlátozást.

- (25) A Bizottság nem kapott tájékoztatást azzal kapcsolatban, hogy a vállalat által kért módosításokat (korlátozásokat) elfogadták-e. A fuvarozó meghallgatását kérte és a július 1-jén a Bizottságnak és repülésbiztonsági bizottságnak tartott beszámolója során azt jelezte, hogy az összesen 51 korrekciós intézkedés közül 15 végrehajtására 2009. augusztus végéig fog sor kerülni, ezt követően pedig Ukrajna illetékes hatóságai ellenőrzést végeznek. A Bizottság fenntartja magának a jogot a fuvarozó által jelzett korrekciós intézkedések végrehajtásának ellenőrzésére.

- (26) A fenti megállapítások fényében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vállalat jelenleg a közös követelmények alapján nem teljesíti a vonatkozó biztonsági előírásokat, és azt továbbra is az A. mellékletbe kell sorolni.

Ukrainian Mediterranean Airlines

- (27) A 298/2009/EK rendelet elfogadását követően európai szakértők egy csoportja ellenőrző látogatást tett a fuvarozónál 2009. május 28-án. A látogatásról szóló jelentés szerint az UMAir dokumentációs rendszerét teljes felülvizsgálatnak vetette alá és jelentős mértékben javította azt. Létrehoztak egy biztonsági osztályt és kapcsolattartót jelöltek ki a SAFA-ellenőrzésekhez. A képzési folyamatokat felülvizsgálták és javították. Annak ellenére, hogy az UMAir állítása szerint a javításra irányuló cselekvési terv végrehajtására teljes mértékben sor került és ezt Ukrajna illetékes hatóságai ellenőrizték is, a korrekciós intézkedéseknek a szakértői csoport által végzett szűrőpróba szerű ellenőrzése alapján bizonyos hiányosságok továbbra is fennállnak. Az UMAir által a terhelési és súlypont-összesítő dokumentummal/a száraz üzemi tömeghez tartozó indexszel kapcsolatban végzett korrekciós intézkedéseket látszólag nem hajtották végre hatékonyan valamennyi üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi jármű típus esetében. A SAFA ellenőrzések során felfedett hiányosságok kiküszöbölésére szolgáló egyes orvosló intézkedések esetében nem végeznek szisztematikus javítást, beleértve a kiváltó ok azonosításának elmaradását is (a motorból szivárgó olaj, hiányzó csavarok, a teljesítmény korlátozása az MEL-ben [minimálisan szükséges felszerelések listája] stb.).

⁽¹⁾ DGAC/F-2008-564.

(28) Ezenkívül jelentős, biztonsággal összefüggő ténymegállapításokat tettek az üzemeltetés és a folyamatos légi-alkalmasság, illetve a karbantartás és a gépészet területén: nem áll rendelkezésre az UMAir repülőszemélyzete által abban az esetben alkalmazandó világos eljárás, amikor az útvonalrepülés során hajtómű meghibásodás következik be (driftdown eljárás) és az üzemeltetési kézikönyvből hiányzik a vészhelyzet bevezetésére vonatkozó eljárás arra az esetre, amikor repülés közben kiderül, hogy a leszálláskor várt/számított megmaradó üzemanyag mennyisége várhatóan nem éri el a minimumot. Ezenkívül egy légi jármű (UR-CFF) és annak hajtóműve esetében nem áll rendelkezésre arra vonatkozó bizonyíték, hogy az megfelelne a légialkalmassággal kapcsolatos irányelveknek; több hiányosságot fedtek fel a DC-9 és MD 83 típusú légi járművekkel kapcsolatban, illetve kiderült, hogy nem tartják be a korrózió megelőzési és ellenőrzési program szabályait (CPCP, korróziós szint azonosítási és jelentési szabályok). A fuvarozó minőségügyi rendszerével kapcsolatban az európai szakértői csoport jelentésében arról számolt be, hogy a szervezet nem tudta bizonyítani a karbantartással és a repülésüzemeltetéssel összefüggő valamennyi vonatkozás rendszeres ellenőrzését; a végrehajtott fellépések nem mindig veszik figyelembe a kiváltó okokat és nincsen a még meg nem oldott ténymegállapítások (belső és külső auditok eredményei, beleértve az ukrán biztonsági akkreditációs hatóság ténymegállapításait is) kezelését lehetővé tevő átfogó rendszer.

(29) A vállalat lehetőséget kapott arra, hogy megjegyzéseket terjesszen elő. Az UMAir a repülésbiztonsági bizottság 2009. július 1-jei ülésén az ukrán illetékes hatóságok által jóváhagyott javításra irányuló cselekvési tervet nyújtott be. A javításra irányuló cselekvési terv kidolgozása során a látogatás alatt azonosított biztonsági hiányosságok kiküszöbölésére helyezték a hangsúlyt. Ugyanakkor a fuvarozó beszámolója alapján nem oldódnak meg a látogatás során azonosított problémák, különösen a folyamatos légialkalmasság vonatkozásában. A Bizottság fenntartja magának a jogot a fuvarozó által végrehajtott korrekciós intézkedések végrehajtásának ellenőrzésére.

(30) A fenti megállapítások fényében és a közös követelmények alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vállalat jelenleg nem teljesíti a vonatkozó biztonsági előírásokat, és azt továbbra is az A. mellékletbe kell sorolni.

A Kazah Köztársaság légi fuvarozói

(31) Az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében végzett vizsgálat eredményei hitelesen bizonyították, hogy a Kazahsztánban engedélyezett légi fuvarozók biztonsági felügyeletéért felelős illetékes hatóság nem képes a vonatkozó biztonsági előírások végrehajtására és betartatására.

(32) Kazahsztán 2009 áprilisában elvégzett USOAP ellenőrzését követően az ICAO a Chicagói Egyezmény részes felének számító valamennyi államot értesítette arról, hogy a Kazahsztánban nyilvántartásba vett fuvarozók és légi

járművek biztonsági felügyeletét érintő jelentős biztonsági hiányosságokat tárt fel, ezek közül egy az üzemeltetéssel⁽¹⁾, egy pedig a légialkalmassággal⁽²⁾ áll összefüggésben, és ezek alapján a Kazahsztánban az üzemen tartási engedély kibocsátásához alkalmazott engedélyezési eljárás nem felel meg az ICAO 6. melléklete szerinti alkalmazandó rendelkezéseknek. Az érvényben lévő üzemen tartási engedélyek legnagyobb részét szakképesítéssel rendelkező légialkalmassági ellenőr bevonása nélkül adták ki. Az engedélyezési eljárás során a következő szempontokat nem vették figyelembe: karbantartási programok benyújtása, a minimálisan szükséges felszerelések listájának (MEL) felülvizsgálata, a folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos követelmények az olyan különleges üzemeltetési jóváhagyások kiadásához, mint az ETOPS és a III. kategória. Ezenkívül a légialkalmassági engedélyek legnagyobb részét a légi jármű műszaki ellenőrzése nélkül bocsátották ki és Kazahsztán illetékes hatóságai nem végeztek el a légi járművek rendszeres ellenőrzését. A szóban forgó hatóságok által javasolt javításra irányuló cselekvési terveket az ICAO nem tartotta elfogadhatónak, mivel azok a felfedett jelentős biztonsági problémák megoldását célzó azonnali korrekciós intézkedések tekintetében nem tartalmaznak világosan meghatározott végrehajtási határidőt.

(33) Tekintettel az ICAO ellenőrzés és a SAFA jelentése után nem sokkal közzétett két súlyos biztonsági problémára, a Bizottság konzultációba kezdett Kazahsztán illetékes hatóságaival, melynek során súlyos aggodalmának adott hangot az országban engedélyezett légi fuvarozók működésének biztonságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket az illetékes hatóságok az ICAO és a SAFA ténymegállapításaira válaszul hoztak.

(34) Kazahsztán illetékes hatóságai június 5. és 29. között dokumentációt nyújtottak be és 2009. június 30-án beszámolót tartottak a repülésbiztonsági bizottság előtt. Kazahsztán illetékes hatóságai a 2009. június 30-án tartott beszámolójuk során arról tájékoztatták a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot, hogy az ICAO jelentésében szereplő hiányosságok kiküszöbölése érdekében javításra irányuló cselekvési tervet dolgoztak ki és megtették az annak végrehajtásához szükséges első lépéseket, 2010 júniusára tűzve ki az ICAO valamennyi biztonsági követelményének teljesítését. Az ICAO által közzétett két súlyos biztonsági probléma megoldása 2009 decembere előtt nem várható. Kazahsztán illetékes hatóságai arról is tájékoztatták a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot, hogy negyedévente beszámolót fognak küldeni az ICAO-nak javasolt korrekciós intézkedések végrehajtásának állásáról.

(35) Ezen túlmenően Kazahsztán illetékes hatóságai azt is tisztázták, hogy összesen 69 üzemen tartási engedély kiadására került sor és ezek közül 11 felfüggesztése vagy visszavonása érdekében 2009. április 1-jén meghozták a megfelelő intézkedéseket. Ugyanakkor továbbra is bizonytalanság övezi az ICAO által felfedett súlyos biztonsági problémák kiküszöbölése érdekében végrehajtott intézkedéseket, mivel a kazah illetékes hatóságok beszámolójában említett felfüggesztési/visszavonási intézkedésekre az ICAO USOAP ellenőrzést megelőzően

⁽¹⁾ ICAO OPS/01. ténymegállapítás.

⁽²⁾ ICAO AIR/01. ténymegállapítás.

került sor; nem nyújtottak be arra vonatkozó bizonyítékokat, hogy az üzemben tartási engedélyeket ténylegesen visszavonták; valamint a 2009. április 1-jén a visszavont engedélyek között feltüntetett üzemben tartási engedélyek közül néhány 2009. június 1-jén az érvényes üzemben tartási engedélyek között jelent meg. Később Kazahsztán illetékes hatóságai elismerték, hogy a hatályos kazah törvények lehetővé teszik, hogy egy légi jármű üzemeltetését párhuzamosan egynél több üzemeltető végezze, következésképpen nem határozható meg egyértelműen, hogy melyik jogalany felel az adott légi jármű légialkalmasságáért és üzemeltetéséért.

- (36) A Kazahsztánban engedélyezett Berkut State Airline fuvarozó a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. június 30-án került sor. A beszámoló során a fuvarozó nem mutatott be olyan átfogó cselekvési tervet, amely biztosítaná a biztonsági előírások betartását, illetve kizárná a korábban Berkut Air elnevezésű BEK Air fuvarozóval való összekeverés lehetőségét, amely 2009 áprilisa óta az A. mellékletben szerepel. A Berkut State Airline arról is beszámolt, hogy szándékai szerint felhagy a kereskedelmi üzemeltetéssel és beszünteti a régi légi járművek üzemeltetését is.
- (37) Kazahsztán illetékes hatóságai nem tudtak információkat bemutatni a korábban Berkut Air elnevezésű BEK Air fuvarozó birtokában lévő engedélyekkel kapcsolatban, illetve a 2009 áprilisában a fuvarozó A. mellékletbe való felvételéhez vezető biztonsági hiányosságokat érintő korrekciós intézkedések végrehajtására vonatkozóan, ezen túlmenően pedig nem tudtak bizonyítékokat szolgáltatni azzal kapcsolatban, hogy a szóban forgó fuvarozóval szemben jogsértési eljárás volna folyamatban.
- (38) Kazahsztán illetékes hatóságai a Berkut KZ elnevezésű harmadik fuvarozó működéséről tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, de nem tudtak információval szolgálni az említett fuvarozó birtokában lévő engedélyekkel kapcsolatban.
- (39) A Kazahsztánban engedélyezett SCAT fuvarozó kissé megkétszerezte a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. június 30-án került sor. A beszámoló során a fuvarozó elismerte, hogy egyes légi járműveket, például az UP-Y4210 lajstromjelű Yak 42-es gépet más, Kazahsztánban engedélyezett fuvarozók is üzemeltetik, ebből következően nem tudta egyértelműen meghatározni a szóban forgó légi jármű légialkalmasságáért és üzemeltetéséért felelős jogalanyt. Ezen túlmenően a fuvarozó és Kazahsztán illetékes hatóságai nem tudtak azzal kapcsolatos bizonyítékokat felmutatni, hogy a Litvániában lajstromozott Boeing B-737-522 és B-757-204 típusú légi járművek (lajstromjelek: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB és LY-FLG) folyamatos légialkalmassága és karbantartása összhangban van az alkalmazandó európai jogszabályokkal.

- (40) A Bizottság elismeri a Kazahsztáni polgári repülés rendszerének megreformálása érdekében tett erőfeszítéseket és az ICAO jelentéseiben szereplő biztonsági hiányosságok kiküszöbölése érdekében tett első lépéseket. A közös követelmények alapján és az ICAO által felfedett súlyos biztonsági problémák kiküszöbölését célzó megfelelő korrekciós intézkedések tényleges végrehajtásáig azonban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Kazahsztán illetékes hatóságai jelenleg nem képesek a szabályozási felügyeletük alá tartozó valamennyi légi fuvarozó tekintetében végrehajtani és betartatni a vonatkozó biztonsági előírásokat. Következésképpen az Air Astana légi fuvarozó kivételével a Kazahsztánban engedélyezett valamennyi légi fuvarozót működési tilalom alá kell vonni és bele kell foglalni az A. mellékletbe.

Air Astana

- (41) A Kazahsztánban engedélyezett Air Astana fuvarozó a Bizottság és a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte és 2009. június 30-án beszámolót tartott. Az említett beszámoló során a fuvarozó átfogó korrekciósintézkedés-sorozatát, illetve a SAFA program keretében végzett földi ellenőrzések során a fuvarozóval kapcsolatban Németország⁽¹⁾, Hollandia⁽²⁾, az Egyesült Királyság⁽³⁾ és az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) más tagállamai⁽⁴⁾ által feltárt számos biztonsági hiányosság kiküszöbölése érdekében a kiváltó okok feltárását célzó elemzést terjesztett be. A flotta biztonsági helyzete vonatkozásában elmondható, hogy a fuvarozó valamennyi üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi járművét Kazahsztánon kívül (Arubán) lajstromozták. A Chicagói Egyezmény 1. és 8. melléklete értelmében Aruba illetékes hatósága felel az Air Astana flottájába tartozó légi járművek felügyeletéért, illetve az egyezmény 6. melléklete alapján a folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos vonatkozásokért is.
- (42) A fentiek alapján nem tűnik szükségesnek az Air Astana fuvarozó A. mellékletbe való felvétele. Figyelembe véve a SAFA-program alapján a közösségi repülőtereken nemrég végzett földi ellenőrzések eredményeit⁽⁵⁾, illetve a tagállamok arra irányuló kötelezettségvállalását, hogy tovább növelik az Air Astana által a Közösségbe üzemeltetett légi járműveken elvégzett földi ellenőrzések számát, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Air Astana Közösségbe irányuló működése vonatkozásában indokolt szigorú feltételek mellett speciális felügyeletet bevezetni, valamint ebből következően a szóban forgó fuvarozó működésének szigorúan a jelenlegi szintre és a jelenleg használt légi járművekre kell korlátozódnia. Ezért a közös kritériumok alapján és figyelembe véve a fent említett feltételeket, a szóban forgó fuvarozót fel kell venni a B. mellékletbe.

⁽¹⁾ LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

⁽²⁾ CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.

⁽³⁾ CAA-UK-2008-187.

⁽⁴⁾ DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105,

⁽⁵⁾ LBA/D-2009-332.

Zambia légi fuvarozói

- (43) A zambiai nemzeti fuvarozó Zambian Airways működésének 2009. januári felfüggesztését és a légi járművek üzemeltetésével, valamint Zambia polgári légi közlekedési hatósága által végzett engedélyezéssel és felügyelettel kapcsolatban végzett USOAP ellenőrző látogatás után azonosított súlyos biztonsági probléma 2009. februári ICAO általi közzétételét követően a Bizottság 2009 áprilisában az említett probléma kiküszöbölése céljából bevezetett korrekciós intézkedések végrehajtásának ellenőrzését lehetővé tevő információk benyújtását kérte a zambiai hatóságoktól. A súlyos biztonsági probléma azzal kapcsolatos, hogy a zambiai polgári légi közlekedési főigazgatóság kereskedelmi légitársaságok számára huszonegy légi járat-üzemeltetési engedélyt bocsátott ki, amelyek közül néhány nemzetközi járatok üzemeltetését is magába foglalja. Ezek a légi járat-üzemeltetési engedélyk inkább gazdasági, mint biztonsággal összefüggő kérdésekkel kapcsolatosak. A légi járat-üzemeltetési engedélyk birtokosai nemzetközi járatokat üzemeltetnek, annak ellenére, hogy az üzemben tartási engedély kibocsátását megelőzően elvégzendő üzemeltetési és légialkalmassági ellenőrzésekre nem került sor. Ezen túlmenően a polgári légi közlekedési főigazgatóság rendszeres ellenőrzésekről szóló jelentése biztonsági hiányosságokra derített fényt, de az ezek kiküszöbölésére szolgáló megoldásokról nem tesz említést.
- (44) A zambiai hatóságok által 2009 májusában rendelkezésre bocsátott információk nem tartalmaznak arra vonatkozó bizonyítékot, hogy az ICAO által felvetett súlyos biztonsági probléma megoldása érdekében sürgős korrekciós intézkedéseket hajtottak volna végre. Többek között nincs tanúsítási terv és nincsenek eljárások, illetve nincsenek a Chicagói Egyezmény 6. mellékletében a tanúsítással kapcsolatban szereplő követelmények átültetését megvalósító szabályok és előírások. Továbbá nem állnak rendelkezésre a zambiai „légi járat-üzemeltetési engedélyk” korlátozására vonatkozó bizonyítékok és nincsen az ICAO 6. melléklete által előírtaknak megfelelően a tanúsítási eljárást támogató dokumentáció.
- (45) A Zambia illetékes hatóságai által 2009. június 1-jén megküldött kiegészítő dokumentáció nem támasztotta alá azt, hogy a 2009. május 29-én a Zambiában engedélyezett Zambezi Airlines számára kibocsátott üzemben tartási engedély (Z/AOC/001/2009) megfelel az ICAO előírásainak, illetve hogy a biztonsági problémát kiküszöbölték volna. Az ICAO által felfedezett biztonsági probléma a mai napig fennáll.
- (46) A fenti ténymegállapítások fényében, illetve figyelembe véve, hogy ez a helyzet milyen potenciális kockázatot jelenthet a Zambiában engedélyezett és nemzetközi járatok üzemeltetésére is feljogosított légi fuvarozók működésének biztonságára nézve, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közös követelmények alapján a Zambiában engedélyezett valamennyi fuvarozót fel kell venni az A. mellékletbe.

Az Indonéz Köztársaság légi fuvarozói

- (47) Indonézia polgári légi közlekedési főigazgatósága arra vonatkozó bizonyítékokat juttatott el a Bizottságnak, hogy a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, a Mandala Airlines, valamint az Ekspres Transportasi Antarbenua (kereskedelmi nevén Premi Air) légi fuvarozók 2009. június 10-én az új indonéz polgári légiközlekedés-biztonsági

jogszabályok szerinti új üzemben tartási engedélyt kaptak. A Garuda és az Airfast légi fuvarozók mindenre kiterjedő ellenőrzési és újraengedélyezési eljárást követően két éves időtartamra érvényes új üzemben tartási engedélyt kaptak. A Mandala és a Premi Air esetében csak az új jogszabályok szerinti új követelmények betartását ellenőrizték.

- (48) Az indonéz polgári légi közlekedési főigazgatóság kérésének megfelelően európai szakértők egy csoportja 2009. június 15. és 18. között tényfeltáró látogatást tett Indonéziában annak ellenőrzése érdekében, hogy a felügyeleti tevékenység jelenleg mindenre kiterjed-e, illetve hogy a felügyeleti tevékenység rendszerét sikerült-e úgy javítani, hogy az lehetővé tegye a polgári légi közlekedési főigazgatóság által az indonéz légi fuvarozókkal kapcsolatban tett ténymegállapítások megfelelő nyomonkövetését. Ennek keretében a csoport két légi fuvarozót is felkeresett (Mandala Airlines és Premi Air) annak megvizsgálása érdekében, hogy az indonéz polgári légi közlekedési főigazgatóság képes-e a vonatkozó előírásokkal (új légiközlekedés-biztonsági jogszabályok) összhangban ellátni a biztonsági felügyeletet.
- (49) A látogatás eredményei szerint a polgári légi közlekedési főigazgatóság által a négy fent említett fuvarozó vonatkozásában megvalósított felügyeleti tevékenység hatékonyságának jelenlegi szintje, illetve az azok vonatkozásában elvégzett újraengedélyezés biztosítja az új követelmények betartását és megfelelőnek tekinthető. A felügyeleti rendszer javításra került és lehetővé teszi a polgári légi közlekedési főigazgatóság által az indonéz légi fuvarozókkal kapcsolatban tett ténymegállapítások megfelelő nyomonkövetését. A polgári légi közlekedési főigazgatóság a felügyeleti tevékenységgel összefüggésben beérkező információkat hatékonyan kezelő rendszert dolgozott ki, amely következképpen a ténymegállapítások lezárására kitűzött céldátumoknak és tényleges dátumoknak, illetve a polgári légi közlekedési főigazgatóság által engedélyezett hosszabbításoknak a nyomonkövetését is lehetővé teszi.
- (50) Ezen túlmenően 2009. március 25-én visszavonták a polgári légi közlekedési főigazgatóság által az ICAO-nak 2009. február 20-án küldött bejelentésben a Chicagói Egyezmény 6. mellékletében foglaltaktól való eltérésként jelzett elemeket, amelyek az indonéz légi fuvarozók üzemeltetési biztonságát negatívan befolyásolhatták volna. A polgári légi közlekedési főigazgatóság által elvégzett technikai felülvizsgálatot követően 2009. május 28-án új, már csak kis mértékű eltéréseket tartalmazó bejelentést küldtek az ICAO-nak. Ebből következően 2009. november 30-tól az indonéz légi fuvarozóknak az ICAO előírásoknak megfelelő követelményeket kell teljesíteniük; a Garuda, a Mandala, a Premi Air és az Airfast légitársaságok azonban már 2009. június 10. óta, azaz az új üzemben tartási engedélyük kibocsátásának napjától megfelelnek ezeknek az újonnan elfogadott előírásoknak.
- (51) A polgári légi közlekedési főigazgatóság a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2009. június 30-án került sor. A polgári légi közlekedési főigazgatóság arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Premi Air által üzemeltetett Embraer EMB-120 típusú, PK-RJC lajstromjelű légi jármű az új légiközlekedés-biztonsági jogszabályok előírásaival ellentétesen jelenleg nincs felszerelve TCAS (forgalomfigyelmeztető és ütközésselkerülő) rendszerrel, a rendszer beszerelésére 2009. november 30-ig sor kerül. Az európai szakértői csoport jelentése szerint ez az információ egyértelműen fel van tüntetve a fuvarozó üzemben tartási engedélyében.

- (52) A Bizottság a közös kritériumok alapján úgy ítéli meg, hogy a polgári légi közlekedési főigazgatóság által végzett felügyeleti tevékenység hatékonyságának jelenlegi szintje lehetővé teszi, hogy az újraengedélyezési eljárás tárgyát képező négy légi fuvarozó – a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, a Mandala Airlines, és az Ekspres Transportasi Antarbenua (kereskedelmi nevén Premiair) – a vonatkozó biztonsági előírásokat megfelelően végrehajtsa és betartsa. Következésképpen az említett négy légi fuvarozót törölni kell az A. mellékletből. A többi indonéz légi fuvarozót azonban továbbra is indokolt az A. mellékletben tartani. A többi indonéz légi fuvarozó újraengedélyezését követően a Bizottság szoros kapcsolatot fog fenntartani Indonézia illetékes hatóságaival.
- (53) Indonézia illetékes hatóságai az üzemenben tartási engedéllyel rendelkező légi fuvarozók frissített listáját is eljuttatták a Bizottsághoz. A fent említett négy fuvarozón kívül jelenleg Indonéziában engedélyezett légi fuvarozók a következők: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport és Eastindo. A Bizottság listáját ennek megfelelően frissíteni kell, és e légi fuvarozókat be kell jegyezni az A. mellékletbe.

Az Angolai Köztársaság légi fuvarozói

TAAG Angola Airlines

- (54) Angola illetékes hatóságai (INAVIC) arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy teljes körű újraengedélyezési eljárást követően a TAAG Angola Airlines légi fuvarozó 2009. május 28-án az angolai légiközlekedés-biztonsági jogszabályoknak megfelelő új üzemenben tartási engedélyt kapott.
- (55) Az angolai illetékes hatóságok (INAVIC), valamint a TAAG Angola Airlines kérésére európai szakértők egy csoportja 2009. június 8. és 11. között tényfeltáró látogatáson vett részt Angolában. A látogatás során megerősítést nyert, hogy az ICAO-előírásoknak való megfelelés terén jelentős előrelépés történt. A korábbi, 2008 februárjában elvégzett tényfeltáró látogatás végén tett ténymegállapítások közül az INAVIC 66 %-ot, míg a TAAG 75 %-ot sikeresen lezárt. Angola az ICAO-előírásokkal összhangban lévő új légiközlekedés-biztonsági szabályokat fogadott el, a TAAG nemzeti fuvarozót pedig az új jogi keretnek megfelelő újraengedélyezési eljárásnak vetették alá.
- (56) A TAAG a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre az INAVIC támogatása mellett 2009. július 1-jén került sor. A fuvarozó arról is tájékoz-

tatta a bizottságot, hogy 2009 májusában IATA Működésbiztonsági Ellenőrzésnek (IOSA-ellenőrzés) vetette alá magát, amelynek során csupán néhány ténymegállapítást tettek és ezek mindegyikét sikerült 2009. június 29-ig lezárni.

- (57) A fuvarozó meggyőző bizonyítékokat szolgáltatott a repülésbiztonsági bizottságnak arra nézve, hogy a látogatást követően további intézkedéseket tettek és nagyon jelentős mértékű előrelépést sikerült elérniük a fennmaradó, még nem lezárt ténymegállapítások kezelése terén, illetve olyan átfogó intézkedéseket terjesztett elő, amelyek alapján a ténymegállapítások több mint 90 %-át lezárták, a fennmaradó intézkedések pedig folyamatban vannak. A fuvarozó ugyanakkor nem tudta bizonyítani, hogy a B-747 és B-737-200 típusú légi járművek vonatkozásában az előírásoknak megfelelően repülésadat-monitoringot végezzenek.
- (58) A portugál hatóságok arról tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, hogy a TAAG biztonsági felügyeletének javítása érdekében segítségnyújtási megállapodást kötöttek Angola illetékes hatóságaival annak érdekében, hogy az említett fuvarozó üzemeltethessen járatokat Portugáliába. Arról tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, hogy az Angolában elvégzett felszállás előtti ellenőrzéseket és a Portugáliába való megérkezést követő földi ellenőrzéseket követően fogadnának bizonyos légi járművekkel üzemeltetett járatokat. Angola illetékes hatóságai megerősítették, hogy elfogadják a TAAG által Lisszabonba üzemeltetett légi járművek Luandában történő felszállás előtti földi ellenőrzését, amelyhez a portugál hatóságok támogatását igénybe veszik. A portugál illetékes hatóságok a SAFA-program szerinti földi ellenőrzést fognak végezni a TAAG által üzemeltetett valamennyi járat vonatkozásában.
- (59) Következésképpen a Bizottság a közös követelmények alapján úgy ítéli meg, hogy a TAAG fuvarozót első lépésként törölni kell az A. mellékletből és fel kell venni a B. mellékletbe azzal a feltétellel, hogy a fuvarozó Luandából Lisszabonba hetente legfeljebb tíz járatot üzemeltethet a D2-TED, D2-TEE és D2-TEF lajstromjelű Boeing B-777 típusú légi járműveivel. Ezeket a járatokat csak azt követően lehet üzemeltetni, hogy az angolai hatóságok az Angolából való indulást megelőzően elvégezték az adott járat üzemeltetésére szánt légi jármű földi ellenőrzését, illetve azt követően, hogy a portugál hatóságok Portugáliában valamennyi légi járművet földi ellenőrzésnek vetettek alá. A szóban forgó intézkedés bevezetésére ideiglenes jelleggel kerül sor és a Bizottság a rendelkezésre álló valamennyi információt, és különösen a Portugál hatóságok által készített értékelést figyelembe véve felül fogja vizsgálni a helyzetet.

Angola légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete

- (60) A 2009. június 8. és 11. között Angolában végzett tényfeltáró látogatás során arra derült fény, hogy a PHA és a SERVISAIR elnevezésű üzemeltetők számára megfelelő engedélyezési eljárás nélkül bocsátottak ki üzemenben tartási engedélyt. Annak ellenére, hogy az említett két üzemenben tartási engedélyt az INAVIC ideiglenesen felfüggesztette, a Bizottság a közös követelmények alapján úgy ítéli meg, hogy az említett fuvarozókat fel kell venni az A. mellékletbe.

(61) A Bizottság tudomásul veszi, hogy az INAVIC 18 fuvarozó vonatkozásában jelenleg is újraengedélyezési eljárást folytat, amely a tervek szerint 2010 végéig lezárul, és arra biztatja az INAVIC-ot hogy eltökélten vigye tovább ezt a folyamatot és tulajdonítson kellő figyelmet az ennek keretében felfedett potenciális biztonsági problémáknak. Ebben az összefüggésben a Bizottság elismeri, hogy az INAVIC egyes üzemben tartási engedéllyel rendelkező fuvarozók vonatkozásában megtette a felfedett jogsértésekkel kapcsolatban szükséges lépéseket, mivel 19 üzemben tartási engedélyből 6-ot ideiglenesen felfüggesztett.

(62) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ameddig az INAVIC az új angolai légiközlekedés-biztonsági jogszabályokkal teljes összhangban el nem végzi a fuvarozók mindenre kiterjedő újraengedélyezését, az említett fuvarozóknak a közös követelmények alapján továbbra is az A. mellékletben kell maradniuk.

Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)

(63) A Gabonban engedélyezett SN2AG légi fuvarozó a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte annak bizonyítása céljából, hogy a TR-AAG lajstromjelű Challenger CL601 típusú légi jármű és a ZS-AFG lajstromjelű HS-125-800 típusú légi jármű üzemeltetésével végzett tevékenységei megfelelnek a vonatkozó előírásoknak, a meghallgatásra 2009. július 1-jén került sor. A Bizottság tudomásul vette a fuvarozó által végrehajtott további átszervezést, valamint, hogy ez utóbbi jelentős előrelépést ért el a nemzetközi előírásoknak való megfelelés érdekében végrehajtott korrekciós intézkedések terén. Tudomásul vette a Bizottság azt is, hogy 2009 februárjában a gaboni illetékes hatóságok az SN2AG-t újraengedélyezés céljából vizsgálat alá vonták és 2009 februárjában a légi fuvarozó újra üzemben tartási engedélyt kapott.

(64) Gabon illetékes hatóságai (ANAC) is beszámoltak a repülésbiztonsági bizottság 2009. július 1-jén tartott ülésén a hatóság szerkezetének javítása és a személyzettel kapcsolatos problémák kiküszöbölése érdekében tett intézkedéseik előrehaladásáról és kijelentették, hogy mostanra elegendő számú megfelelő képesítésű munkatárssal rendelkeznek ahhoz, hogy a szóban forgó fuvarozó által végzett üzemeltetés és karbantartás felügyeletét az ICAO előírásokkal összhangban ellássák. Ezt azok az ICAO-szakértők is megerősítették, akik 2010 márciusáig segítik Gabon felügyeleti tevékenységeit.

(65) Következésképpen a Bizottság a közös követelmények alapján úgy ítéli meg, hogy az SN2AG csak a TR-AAG lajstromjelű Challenger CL601 típusú légi járművel és a ZS-AFG lajstromjelű HS-125-800 típusú légi járművel végzett üzemeltetés tekintetében felel meg a vonatkozó biztonsági előírásoknak. Ennek megfelelően az SN2AG flottájának részét képező többi légi jármű vonatkozásában működési korlátozást kell bevezetni és azt az A. mellékletből a B. mellékletbe kell áthelyezni.

Egypt Air

(66) Az Egyiptomban engedélyezett Egypt Air vonatkozásában számos biztonsági hiányosság nyert bizonyítást. Ezeket a hiányosságokat a SAFA-program alapján 2008 januárja óta lefolytatott 75 földi ellenőrzés során elsősorban Ausztria, Franciaország, Németország, Olaszország, Hollandia és Spanyolország, illetve az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) más tagállamai azonosították. A ténymegállapítások ismétlődése (az összesen 240 ténymegállapításból 912-es kategóriájú, 69 pedig 3-as kategóriájú) arra enged következtetni, hogy a biztonsági hiányosságok rendszerszerűek.

(67) A Bizottság a SAFA-jelentések alapján 2009. május 25-én hivatalos konzultációkat kezdett az egyiptomi illetékes hatóságokkal (ECAA) és kifejezte a szóban forgó fuvarozó által végzett üzemeltetéssel kapcsolatos komoly aggodalmait, valamint azt sürgette, hogy a fuvarozó és annak illetékes hatóságai a 2111/2005/EK rendelet 7. cikkének megfelelően tegyen lépéseket az azonosított biztonsági hiányosságok kielégítő módon történő kiküszöbölése érdekében.

(68) A fuvarozó 2009. június 10-én, 16-án, 17-én, 19-én és 26-án terjedelmes dokumentációt nyújtott be. A benyújtott dokumentumok már végrehajtott vagy a földi ellenőrzéseket követően tervezett orvosló intézkedéseket, valamint a kiváltó okok elemzését tartalmazták és hosszú távú megoldásokról rendelkeztek. A fuvarozó a repülésbiztonsági bizottság általi meghallgatását kérte, amelyre 2009. június 30-án sor került.

(69) Tekintettel a folyamatos légialkalmasság, a karbantartás, az üzemeltetés, illetve az áru fedélzeti biztonsága területével kapcsolatos igen súlyos ténymegállapítások ismétlődésére, a Bizottság a javításra irányuló cselekvési terv végrehajtásának ellenőrzéséről szóló havi jelentések megküldését kéri Egyiptom illetékes hatóságaitól az Egypt Air vonatkozásában a szóban forgó hatóságok által elvégzett bármely más ellenőrzésről szóló jelentés mellett. A Bizottság az egyiptomi hatóságok által ennek az időszaknak a végén elvégezendő záró ellenőrzésről szóló jelentést is megkapja, amelynek eredményeiről és a hatóságok ajánlásairól tájékoztatják a Bizottságot.

(70) A fuvarozó és Egyiptom illetékes hatóságai elfogadták, hogy európai szakértők a javításra irányuló cselekvési terv végrehajtásának ellenőrzését célzó látogatást tegyenek. A Bizottság sürgette a fuvarozót, hogy késedelem nélkül dolgozzon ki fenntartható megoldást a különféle ténymegállapításokra, mert ennek elmulasztása esetén kénytelen lesz megtenni a megfelelő lépéseket. Ennek alapján a Bizottság jelenleg úgy ítéli meg, hogy a fuvarozót nem szükséges felvenni az A. mellékletbe.

(71) A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy az Egypt Air vonatkozásában elvégzett ellenőrzések száma megnöjön annak érdekében, hogy a repülésbiztonsági bizottság 2009 novemberében tartandó legközelebbi üléséig elegendő tényanyag gyűljön össze az eset újraértékeléséhez.

Az Orosz Föderáció légi fuvarozói

- (72) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai 2009. június 11-én arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy megváltoztatták 2008. április 25-i azon határozatukat, amellyel 13 üzemben tartási engedéllyel rendelkező orosz légi jármű számára megtiltották a Közösségbe irányuló működést, mert a határozat meghozatalának időpontjában azok felszereltsége nem tette lehetővé, hogy az ICAO-szabványok szerint nemzetközi járatként üzemeljenek, mivel nem voltak az előírt TAWS/E-GPWS berendezéssel felszerelve. A 2008. április 25-i határozattal kizárt légi járművek közül néhányat azóta elláttak a nemzetközi járatként való üzemeléshez szükséges megfelelő felszereléssel. Ezen túlmenően a szóban forgó fuvarozók üzemben tartási engedélyét és a működési előírásokat is módosították az említett változások figyelembevétele érdekében.
- (73) Az új határozat értelmében a következő légi járműveket kizárták a Közösségbe irányuló, azon belüli és onnan történő közlekedésből:
- a) Aircompany Yakutia: Tupoljev TU-154: RA-85007 és RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
 - b) Atlant Soyuz: Tupoljev TU-154M: RA-85672.
 - c) Gazpromavia: Tupoljev TU-154M: RA-85625 és RA-85774; Jakovlev Jak-40: RA-87511, RA-88186 és RA-88300; Jak-40K: RA-21505 és RA-98109; Jak-42D: RA-42437; valamennyi (22) Kamov Ka-26 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (49) Mi-8 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (11) Mi-171 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (8) Mi-2 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi (1) EC-120B típusú helikopter: RA-04116.
 - d) Kavminvodyavia: Tupoljev TU-154B: RA-85307, RA-85494 és RA-85457.
 - e) Krasnoyarsky Airlines: A légi fuvarozó üzemben tartási engedélyét visszavonták. A korábban a Krasnoyarsky Airlines által üzemeltetett 2 TU-154M típusú légi jármű közül az RA-85682 lajstromjelűt jelenleg egy másik, az Orosz Föderációban engedélyezett légi fuvarozó üzemelteti, az RA-85683 lajstromjelű légi járművet pedig jelenleg nem üzemeltetik.
 - f) Kuban Airlines: Jakovlev Jak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, és RA-42541.
 - g) Orenburg Airlines: Tupoljev TU-154B: RA-85602; valamennyi TU-134 (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Antonov An-24 (lajstromjel ismeretlen); valamennyi An-2 (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mi-2 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mi-8 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen).
 - h) Siberia Airlines: Tupoljev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 és RA-85690.
 - i) Tatarstan Airlines: Jakovlev Jak-42D: RA-42374, RA-42433; valamennyi Tupoljev TU-134A, ideértve: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 és RA-65973; valamennyi Antonov AN-24RV, ideértve: RA-46625 és RA-47818; az RA-46625 és RA-47818 lajstromjelű AN24RV típusú légi járműveket jelenleg egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.
 - j) Ural Airlines: Tupoljev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 és RA-85508.
 - k) UTair: Tupoljev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; valamennyi (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, és RA-65977; az RA-65143 lajstromjelű légi járművet jelenleg egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; valamennyi (1) TU-134B: RA-65726; valamennyi (10) Jakovlev Jak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 és RA-88280; valamennyi Mil-26 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mil-10 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi Mil-8 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi AS-355 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); valamennyi BO-105 típusú helikopter (lajstromjel ismeretlen); az AN-24B típusú RA-46388 lajstromjelű légi jármű; az AN-24B típusú (RA-46267 és RA-47289) és az AN-24RV típusú (RA-46509, RA-46519 és RA-47800) légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.
 - l) Rossija (STC Russia): Tupoljev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 és RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Iljusin IL-18: RA-75454 és RA-75464; Jakovlev Jak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 és RA-88200.
- (74) A Red Wings fuvarozó (korábbi nevén Airlines 400 JSC) esetében ilyen légi járműveket nem azonosítottak.
- (75) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai arról is tájékoztatták a Bizottságot, hogy az Aeroflot-Nord fuvarozó üzemben tartási engedélyét 2009. június 3-án korlátozták és az nem üzemeltethet a Közösségbe irányuló járatokat.

- (76) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai és a Bizottság továbbra is elkötelezettek abban a tekintetben, hogy folytassák szoros együttműködésüket, illetve a légi fuvarozók biztonságára vonatkozó minden szükséges információt megosszanak egymással. A tagállamok rendszeresen ellenőrizni fogják, hogy e légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó biztonsági követelményeknek, és e célból ezen légi fuvarozók légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján.

Yemenia Yemen Airways

- (77) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) arról tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot, hogy megoldatlan biztonsági hiányosságok miatt felfüggesztette a Jemenben engedélyezett Yemenia Yemen Airways számára kibocsátott, a karbantartó szervezetekre vonatkozó EASA.145.0177. számú jóváhagyást. Ezen túlmenően Franciaország illetékes hatóságai arról tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, hogy ezt követően felfüggesztették a Franciaországban lajstromozott (F-OHPR és F-OHPS) Airbus A-310 típusú és a fuvarozó által üzemeltetett légi járművek légialkalmassági engedélyét.
- (78) A Bizottság tudomásul veszi az alkalmazandó európai jogszabályok be nem tartását és tekintettel a Yemenia Yemen Airways 626-os járatát június 30-án ért halálos kimenetelű balesetre, 2009. július 1-jén úgy határozott, hogy a 2111/2005/EK rendelet 7. cikke értelmében hivatalos konzultációkat kezd a Yemenia Yemen Airways fuvarozóval, illetve a 473/2006/EK rendelet 3. cikkének megfelelően Jemen illetékes hatóságaival annak értékelése érdekében, hogy a fent említett fuvarozó által végzett üzemeltetés és karbantartás megfelel-e az alkalmazandó ICAO-előírásoknak, valamint fenntartja magának a jogot, hogy adott esetben sürgősségi intézkedéseket tegyen.

Általános megfontolások az A. és a B. mellékletbe felvett más fuvarozókkal kapcsolatban

- (79) A Bizottsághoz az általa küldött kifejezett kérések ellenére mindeddig nem érkezett a megfelelő korrekciós intézkedések teljes körű végrehajtására vonatkozó bizonyíték a 2009. április 8-én frissített közösségi listán szereplő más légi fuvarozók vagy e fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságok részéről. Ezért a közös követelmények alapján megállapításra került, hogy e légi fuvarozók továbbra is vagy működési tilalom tárgyát képezik (A. melléklet), vagy működési korlátozások alá tartoznak (B. melléklet).
- (80) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a repülésbiztonsági bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 474/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az A. melléklet helyébe e rendelet A. mellékletének szövege lép.
2. A B. melléklet helyébe e rendelet B. mellékletének szövege lép.

2. cikk

E rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 13-án.

a Bizottság részéről
Antonio TAJANI
alelnök

A. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVAROZÓK LISTÁJA, AMELYEK TELJES MŰKÖDÉSE TILALOM TÁRGYÁT KÉPEZI A KÖZÖSSÉGEN BELÜL ⁽¹⁾

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságg kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
AIR KORYO	ismeretlen	KOR	Koreai Népi Demokratikus Köztársaság (KNDK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Szudáni Köztársaság
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afgán Iszlám Köztársaság
MOTOR SICH	025	MSI	Ukrajna
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodzsai Királyság
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	ismeretlen	VRB	Ruandai Köztársaság
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukrajna
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukrajna
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukrajna
Az szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a TAAG Angola Airlines kivételével, beleértve a következőket:			Angolai Köztársaság
AEROJET	015	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR26	004	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR GEMINI	002	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR GICANGO	009	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR JET	003	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	ismeretlen	Angolai Köztársaság
ALADA	005	ismeretlen	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	006	ismeretlen	Angolai Köztársaság
DIEXIM	007	ismeretlen	Angolai Köztársaság
GIRA GLOBO	008	ismeretlen	Angolai Köztársaság
HELIANG	010	ismeretlen	Angolai Köztársaság
HELIMALONGO	011	ismeretlen	Angolai Köztársaság
MAVEWA	016	ismeretlen	Angolai Köztársaság
PHA	019	ismeretlen	Angolai Köztársaság
RUI & CONCEICAO	012	ismeretlen	Angolai Köztársaság
SAL	013	ismeretlen	Angolai Köztársaság

⁽¹⁾ Az A. mellékletben felsorolt légi fuvarozóknak megengedhető, hogy forgalmi jogaikat gyakorolják, abban az esetben, ha ezt működési korlátozás alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, és feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
SERVISAIR	018	ismeretlen	Angolai Köztársaság
SONAIR	014/	ismeretlen	Angolai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:		—	Benini Köztársaság
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	ismeretlen	Benini Köztársaság
AFRICA AIRWAYS	ismeretlen	ismeretlen	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	nincs adat	Benini Köztársaság
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	ismeretlen	Benini Köztársaság
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Benini Köztársaság
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	ismeretlen	Benini Köztársaság
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	ismeretlen	Benini Köztársaság
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benini Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:		—	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Minisztériumi engedélyezés (78/205. számú rendelet)	LCG	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Egyenlítői-Guinea
CRONOS AIRLINES	ismeretlen	ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	ismeretlen	CEL	Egyenlítői-Guinea
EGAMS	ismeretlen	EGM	Egyenlítői-Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Egyenlítői-Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	nincs adat	Egyenlítői-Guinea
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Egyenlítői-Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	nincs adat	Egyenlítői-Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	ismeretlen	ismeretlen	Egyenlítői-Guinea
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Egyenlítői-Guinea
A szabályozási felügyeletért Indonéziában felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Garuda Indonesia, az Airfast Indonesia, a Mandala Airlines és az Ekspres Transportasi Antarbenua kivételével, beleértve a következőket:			Indonéz Köztársaság
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASCO NUSA AIR	135-022	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
ASI PUDJIASTUTI	135-028	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
AVIASTAR MANDIRI	135-029	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
CARDIG AIR	121-013	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DABI AIR NUSANTARA	135-030	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéz Köztársaság
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonéz Köztársaság
EASTINDO	135-038	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonéz Köztársaság
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KAL STAR	121-037	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonéz Köztársaság
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MEGANTARA	121-025	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonéz Köztársaság
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonéz Köztársaság
MIMIKA AIR	135-007	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
NYAMAN AIR	135-042	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonéz Köztársaság
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
PURA WISATA BARUNA	135-025	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Indonéz Köztársaság
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonéz Köztársaság
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SKY AVIATION	135-044	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
SMAC	135-015	SMC	Indonéz Köztársaság
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéz Köztársaság
SURVEI UDARA PENAS	135-006	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéz Köztársaság
TRAVIRA UTAMA	135-009	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonéz Köztársaság
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéz Köztársaság
UNINDO	135-040	ismeretlen	Indonéz Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
Az szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó az Air Astana kivételével, beleértve a következőket:			Kazah Köztársaság
AERO AIR COMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AEROPRAKT KZ	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AEROTOUR KZ	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Kazah Köztársaság
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazah Köztársaság
AIR DIVISION OF EKA	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AIR FLAMINGO	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AIR TRUST AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AK SUNKAR AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ALMATY AVIATION	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ARKHABAY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Kazah Köztársaság
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Kazah Köztársaság
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Kazah Köztársaság
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Kazah Köztársaság
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Kazah Köztársaság
AVIA-JAYNAR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
BEYBARS AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Kazah Köztársaság
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Kazah Köztársaság
BERKUT KZ	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Kazah Köztársaság
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Kazah Köztársaság
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Kazah Köztársaság
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Kazah Köztársaság
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Kazah Köztársaság
EOL AIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazah Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Kazah Köztársaság
FENIX	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Kazah Köztársaság
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Kazah Köztársaság
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Kazah Köztársaság
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Kazah Köztársaság
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Kazah Köztársaság
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Kazah Köztársaság
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Kazah Köztársaság
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Kazah Köztársaság
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Kazah Köztársaság
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Kazah Köztársaság
KAZAIRWEST	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
KAZAVIA	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazah Köztársaság
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Kazah Köztársaság
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Kazah Köztársaság
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Kazah Köztársaság
NAVIGATOR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
OLIMP AIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Kazah Köztársaság
SALEM AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
SAMAL AIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Kazah Köztársaság
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	ismeretlen	Kazah Köztársaság
SEMEYAVIA	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
SCAT	AK-0350-08	VSV	Kazah Köztársaság
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Kazah Köztársaság
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Kazah Köztársaság
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Kazah Köztársaság

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
SKYSERVICE	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
TAHMID AIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
TULPAR AVIA SERVICE	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
TYAN SHAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ZHERSU AVIA	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ZHEKZAGANAIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgiz Köztársaság
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgiz Köztársaság
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgiz Köztársaság
DAMES	20	DAM	Kirgiz Köztársaság
EASTOK AVIA	15	ismeretlen	Kirgiz Köztársaság
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgiz Köztársaság
ITEK AIR	04	IKA	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgiz Köztársaság
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgiz Köztársaság
MAX AVIA	33	MAI	Kirgiz Köztársaság
S GROUP AVIATION	6	ismeretlen	Kirgiz Köztársaság
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgiz Köztársaság
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgiz Köztársaság
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgiz Köztársaság
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgiz Köztársaság
VALOR AIR	07	ismeretlen	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó		—	Libéria

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma vagy működési engedély száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó a Gabon Airlines, az Afrijet és az SN2AG kivételével, beleértve a következőket:			Gaboni Köztársaság
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Gaboni Köztársaság
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Gaboni Köztársaság
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	ismeretlen	Gaboni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Sierra Leonében felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	ismeretlen	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	ismeretlen	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	ismeretlen	ismeretlen	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	ismeretlen	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	ismeretlen	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	ismeretlen	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	ismeretlen	ismeretlen	Sierra Leone
A szabályozási felügyeletért Sváziföldön felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:	—	—	Sváziföld
AERO AFRICA (PTY) LTD	ismeretlen	RFC	Sváziföld
JET AFRICA SWAZILAND	ismeretlen	OSW	Sváziföld
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	ismeretlen	RSN	Sváziföld
SCAN AIR CHARTER, LTD	ismeretlen	ismeretlen	Sváziföld
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	ismeretlen	SWX	Sváziföld
SWAZILAND AIRLINK	ismeretlen	SZL	Sváziföld
A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Zambia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	ismeretlen	Zambia

B. MELLÉKLET

AZON LÉGI FUVARÓZÓK JEGYZÉKE, AMELYEK MŰKÖDÉSE MŰKÖDÉSI KORLÁTOZÁS TÁRGYÁT KÉPEZI A KÖZÖSSÉGEN BELÜL ⁽¹⁾

A légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben tartási engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársaság-kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország	Légi jármű típusa	Lajstromjel és – ha ismert – gyártási sorszám	Lajstromozó ország
AFRIJET ⁽¹⁾	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 2 Falcon 50 típusú légi jármű; 1 Falcon 900 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Gaboni Köztársaság
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazahsztán	A teljes flotta, kivéve: 2 B767 típusú légi jármű; 4 B757 típusú légi jármű; 10 A319/320/321 típusú légi jármű; 5 Fokker 50 típusú légi jármű;	A teljes flotta, kivéve: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (a Holland Királyság része)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Banglades	B747-269B	S2-ADT	Banglades
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comore-szigetek	A teljes flotta, kivéve: LET 410 UVP	A teljes flotta, kivéve: D6-CAM (gy.sz.: 851336)	Comore-szigetek
GABON AIRLINES ⁽³⁾	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Boeing B-767-200 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-LHP	Gaboni Köztársaság
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger CL601 típusú légi jármű; 1 HS-125-800 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG	Gaboni Köztársaság Dél-afrikai Köztársaság
TAAG ANGOLA AIRLINES ⁽⁴⁾	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 3 Boeing B-777 típusú légi jármű;	A teljes flotta, kivéve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Angolai Köztársaság

⁽¹⁾ Az Afrijet esetében az Európai Közösségen belül kizárólag a jelenlegi működésével kapcsolatosan említett légi jármű használata engedélyezett.

⁽²⁾ Az Air Astana esetében az Európai Közösségen belül kizárólag a jelenlegi működésével kapcsolatosan említett légi jármű használata engedélyezett.

⁽³⁾ A Gabon Airlines esetében az Európai Közösségen belül kizárólag a jelenlegi működésével kapcsolatosan említett légi jármű használata engedélyezett.

⁽⁴⁾ A TAAG Angola Airlines kizárólag Portugáliába üzemeltethet egyes meghatározott légi járműveket az e rendelet (58) és (59) preambulumbekzdésében említett feltételek betartása mellett.

⁽¹⁾ A B. mellékletben felsorolt légi fuvarozóknak megengedhető, hogy forgalmi jogaikat gyakorolják, abban az esetben, ha ezt működési korlátozás alá nem eső fuvarozó légi járművének teljes bérlete (wet leasing) révén teszik, és feltéve, hogy teljesülnek a vonatkozó biztonsági előírások.

A BIZOTTSÁG 620/2009/EK RENDELETE**(2009. július 13.)****a kiváló minőségű marhahúsra vonatkozó behozatali vámkontingens kezeléséről**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ („az egységes közös piac-szervezésről szóló rendelet”) és különösen annak 144. cikke (1) bekezdésére és 148. cikkére, összefüggésben 4. cikkével,

mivel:

- (1) A 617/2009/EK tanácsi rendelet ⁽²⁾ 20 000 tonna kiváló minőségű marhahús behozatalára vonatkozó, több évre kiterjedő autonóm behozatali vámkontingens megnyitásáról rendelkezik. A szóban forgó rendelet 2. cikke előírja, hogy a vámkontingenst az 1234/2007/EK rendelet 144. cikkének megfelelően a Bizottság kezeli. Ennek érdekében a Bizottság elfogadja az említett kontingens kezelésére vonatkozó részletes szabályokat.
- (2) A vámkontingenst behozatali engedélyek használatával célszerű kezelni. Ennek érdekében indokolt meghatározni a kérelem benyújtására, valamint a kérelemben és az engedélyben szereplő információkra vonatkozó szabályokat. E célból adott esetben el lehet térni a mezőgazdasági termékekre vonatkozó behozatali és kiviteli engedélyek és előzetes rögzítési igazolások rendszerének alkalmazására kialakított részletes közös szabályok megállapításáról szóló, 2008. április 23-i 376/2008/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾ és a marha- és borjúhúságazatbeli behozatali és kiviteli engedélyekre vonatkozó alkalmazási szabályokról szóló, 2008. április 21-i 382/2008/EK bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ egyes rendelkezéseitől.
- (3) Az importengedélyek rendszere alá tartozó mezőgazdasági termékek behozatali vámkontingenseinek kezelésére vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 2006. augusztus 31-i 1301/2006/EK bizottsági rendelet ⁽⁵⁾ megállapítja az importengedélyek iránti kérelmekre, a kérelmezők jogállására és az engedélyek kiállítására vonatkozó részletes szabályokat. A rendelet értelmében az importengedélyek a behozatali vámkontingens-időszak utolsó napjáig érvényesek. Az 1301/2006/EK rendelet rendelkezéseit az e rendeletben megállapított további feltételek sérelme nélkül alkalmazni kell a 617/2009/EK rendelet hatálya alá tartozó kontingensre vonatkozóan kiállított behozatali engedélyekre.
- (4) A folyamatos importforgalom biztosítása érdekében helyénvaló a behozatali vámkontingens-időszakokat több alidőszakra osztani.
- (5) A 617/2009/EK rendelet hatálya alá tartozó kontingens keretében behozott termékek szabad forgalomba bocsátását célszerű az exportáló harmadik ország illetékes hatósága által kiállított eredetiségigazolás bemutatásától függővé tenni. Az eredetiségigazolás kiállításával célszerű biztosítani, hogy a behozott termék megfelel a kiváló minőségű marhahús e rendelet szerinti meghatározásának. Indokolt meghatározni az eredetiségigazolások formáját és tagolását, valamint a használatukra vonatkozó eljárást. Fontos, hogy az igazolásokat a harmadik országbeli hatóságok úgy állítsák ki, hogy az garanciát nyújtson az érintett szabályok megfelelő alkalmazását illetően.
- (6) A 617/2009/EK rendelet alapján a behozatali vámkontingens megnyitásának időpontja 2009. augusztus 1. Ezért e rendeletet is az említett időponttól célszerű alkalmazni.
- (7) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a mezőgazdasági piacok közös szervezésével foglalkozó irányítóbizottság véleményével.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk**Tárgy és hatály**

- (1) E rendelet megfelelően meghatározza a 617/2009/EK rendelet 1. cikkének (1) bekezdése szerinti kiváló minőségű marhahúsra vonatkozó behozatali vámkontingens (a továbbiakban: vámkontingens) kezelésére vonatkozó szabályokat.
- (2) Ez a rendelet az I. mellékletben foglalt előírásoknak megfelelő kiváló minőségű, friss, hűtött vagy fagyaszott marhahúsra alkalmazandó.

E rendelet alkalmazásában a „fagyaszott hús” az a hús, amelynek belső hőmérséklete a Közösség vámterületére való belépéskor -12°C vagy kevesebb.

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.
⁽²⁾ Lásd e Hivatalos Lap 1. oldalát.
⁽³⁾ HL L 114., 2008.4.26., 3. o.
⁽⁴⁾ HL L 115., 2008.4.29., 10. o.
⁽⁵⁾ HL L 238., 2006.9.1., 13. o.

(3) Ha e rendelet másképp nem rendelkezik, az 1301/2006/EK, a 376/2008/EK és a 382/2008/EK rendelet rendelkezéseit kell alkalmazni.

2. cikk**A vámkontingens kezelése**

(1) A vámkontingens kezelése az 1301/2006/EK rendelet II. fejezetében foglalt egyidejű vizsgálati módszer alkalmazásával történik.

(2) A 617/2009/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében említett behozatali vám mértékét fel kell tüntetni az import-engedély iránti kérelem és – az 1301/2006/EK rendelet 9. cikkének megfelelően – az importengedély 24. rovatában.

(3) A 617/2009/EK rendelet 1. cikkének (3) bekezdésében előírt kontingensévet 12 egy hónapos alidőszakra kell osztani. Az egyes alidőszakokban rendelkezésre álló mennyiség az össz-mennyiség egytizenketted része.

Az első albekezdéstől eltérve a 2009/2010-es kontingensévet 10 egy hónapos alidőszakra kell osztani, azonban kivételt képez az első alidőszak, amely 2009. augusztus 1-jétől 2009. szeptember 30-ig tart. Az egyes alidőszakokban rendelkezésre álló mennyiség az összmennyiség egytized része.

3. cikk**Behozatali engedély iránti kérelmek**

(1) Az engedélykérelmet a 2. cikk (3) bekezdésében meghatározott egyes alidőszakokat megelőző hónap első hét napján lehet benyújtani.

Az első albekezdéstől eltérve a 2009/2010-es kontingensévben az első alidőszakot érintő engedélykérelmeket 2009 augusztusának első négy napjában kell benyújtani.

(2) A 382/2008/EK rendelet 5. cikkének (1) bekezdése ellenére az engedélykérelmek az említett rendelet I. mellékletében felsorolt KN-kódok vagy KN-kódcsoporthoz tartozó termékek közül egyre vagy többre is vonatkozhatnak. Amennyiben a kérelmek több KN-kódra vonatkoznak, a kérelmezett mennyiségeket KN-kódonként vagy KN-kódcsoporthoz kell feltüntetni. Az engedélykérelem és az engedély 16. rovatában fel kell tüntetni valamennyi KN-kódot, 15. rovatában pedig a megfelelő árulási leírásokat.

(3) A tagállamok legkésőbb azon hónap 14. napjáig, amelyben a kérelmeket beadták, az 1301/2006/EK rendelet 11. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján értesítik a Bizottságot az engedélykérelmekben foglalt, a terméktömeg kilogrammjában kifejezett teljes mennyiségről, származási ország szerinti bontásban.

Az első albekezdéstől eltérve a 2009/2010-es kontingensév első alidőszakára vonatkozó értesítés határideje 2009. augusztus 7.

(4) A kérelem és az engedély 8. rovatában fel kell tüntetni a származási országot.

A kérelem és az engedély 20. rovatában fel kell tüntetni a II. mellékletben szereplő bejegyzések egyikét.

4. cikk**A behozatali engedélyek kiállítása**

(1) A behozatali engedélyt annak a hónapnak a 23. napjától kezdődően, de legkésőbb az érintett hónap végéig kell kiállítani, amelyben a kérelmet benyújtották.

Az első albekezdéstől eltérve a 2009. augusztusban benyújtott kérelmek alapján megadott engedélyeket 2009. augusztus 14-e és 21-e között kell kiállítani.

(2) Az érintett mennyiségeket valamennyi engedélyen KN-kódonként vagy KN-kódcsoporthoz kell feltüntetni.

5. cikk**A behozatali engedélyek érvényessége**

Az engedélyek azon alidőszak első napjától számított három hónapig érvényesek, amelyekre kiállították.

Az első bekezdéstől eltérve a 3. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett kérelmek alapján kiállított engedélyek a 376/2008/EK rendelet 22. cikkének (2) bekezdése alapján a kibocsátás tényleges napjától számított három hónapig érvényesek.

6. cikk**A tagállamok által a Bizottságnak küldött értesítés**

(1) Az 1301/2006/EK rendelet 11. cikke (1) bekezdésének második albekezdésétől eltérve a tagállamok értesítést küldenek a Bizottságnak:

a) legkésőbb minden hónap 10-éig azokról a termékmennyiségekről – beleértve a nulla értékeket is –, amelyekre az előző hónapban behozatali engedélyt bocsátottak ki;

b) a fel nem használt vagy részben felhasznált behozatali engedélyekben foglalt termékmennyiségekről – beleértve a nulla értékeket is –, amelyek megfelelnek a behozatali engedélyek hátoldalán feltüntetett mennyiségek és azon mennyiségek közötti különbözethez, amelyekre nézve az engedélyeket kiadták:

i. az e rendelet 3. cikkének (3) bekezdésében említett, a kontingensév utolsó alidőszaka tekintetében benyújtott kérelmekre vonatkozó értesítésekkel együtt;

ii. legkésőbb az egyes kontingenséveket követő október 31-ig az olyan mennyiségekről, amelyekről az i. pont alapján még nem küldtek értesítést.

(2) Legkésőbb az egyes kontingenseket követő október 31-ig a tagállamok értesítik a Bizottságot azon termékmennyiségekről, amelyeket az előző behozatali vámkontingens-időszakban ténylegesen szabad forgalomba bocsátottak.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben említett értesítésekben a mennyiségeket a 382/2008/EK rendelet V. mellékletében szereplő termékkategóriák szerint, kilogrammban kifejezett terméktömegben, származási ország szerinti bontásban kell megadni.

(4) Az értesítéseket elektronikus úton kell elküldeni a Bizottság által a tagállamok rendelkezésére bocsátott minták és módszerek felhasználásával.

7. cikk

Eredetiségigazolás

(1) A kontingens keretében behozott termékek szabad forgalomba bocsátásának feltétele a III. mellékletben található minta alapján kiállított eredetiségigazolás bemutatása.

(2) Az eredetiségigazolás hátoldalán szereplő nyilatkozat igazolja, hogy az adott exportáló országból származó hús megfelel az I. mellékletben szereplő előírásoknak.

(3) Az eredetiségigazolás csak akkor érvényes, ha azt a kiállító hatóság szabályosan kitöltötte és megfelelően jóváhagyta.

(4) Az eredetiségigazolás akkor tekinthető megfelelően jóváhagyottnak, ha tartalmazza a kibocsátás időpontját és helyét, valamint ha a kiállító hatóság bélyegzője szerepel rajta, és az aláírásra jogosult személy vagy személyek aláírták.

(5) A bélyegző az eredetiségigazolás eredetijén, illetve annak másolatain helyettesíthető előnyomott pecséttel.

(6) Az eredetiségigazolás érvényességi ideje legkésőbb a kiállítást követő június 30-án lejár.

8. cikk

Harmadik országok kiállító hatóságai

(1) A 7. cikk (3) bekezdésében említett kiállító hatóság:

a) az exportáló ország illetékes hatósága által elismert kiállító hatóság;

b) kötelezettséget vállal az eredetiségigazoláson szereplő bejegyzések ellenőrzésére.

(2) A Bizottsághoz a következő információkat kell eljuttatni:

a) a 7. cikkben említett eredetiségigazolások kiállítására jogosult hatóságok neve, címe, valamint lehetőség szerint e-mail címe és internetcíme;

b) a hatóságok bélyegzőinek mintalenyomata;

c) azon eljárások és feltételek leírása, amelyek alapján a kiállító hatóság az I. mellékletben szereplő előírásoknak való megfelelést megállapítja.

9. cikk

Harmadik országok értesítése

Az I. mellékletben foglalt előírások teljesülése esetén a Bizottság a 8. cikk (1) bekezdésében említett kiállító hatóság nevét közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* C sorozatában vagy bármely más megfelelő módon.

10. cikk

Harmadik országban végzett helyszíni ellenőrzés

A Bizottság kérheti a harmadik országot, hogy engedélyezze, hogy a Bizottság képviselői szükség esetén helyszíni ellenőrzéseket hajtsanak végre a területén. Az ilyen vizsgálatokat az érintett harmadik ország illetékes hatóságaival együtt kell elvégezni.

11. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2009. augusztus 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 13-án.

a Bizottság részéről

Mariann FISCHER BOEL

a Bizottság tagja

I. MELLÉKLET

Az 1. cikk (1) bekezdésében említett vámkontingens alá tartozó termékekre vonatkozó előírások

1. A marhahúsrészek olyan 30 hónaposnál fiatalabb üszők vagy tinók hasított testeiből származnak, amelyek a levágásukat megelőző legalább 100 napig – szárazanyag-tartalom alapján számolva – kizárólag legalább 62 % koncentrátumot és/vagy takarmánygabonából származó mellékterméket tartalmazó takarmányt kaptak, amelyek emészthető-energia-tartalma a szárazanyag kilogrammjára vetítve legalább 12,26 MJ.
2. Az 1. pontnak megfelelően takarmányozott üszők és tinók a szárazanyag-tartalom alapján számolva naponta átlagosan legalább az élő súlyuk 1,4 %-ának megfelelő takarmányt kapnak.
3. A nemzeti kormány által alkalmazott értékelő a hasított test értékelését, amelyből a marhahúsrészek származnak, és az abból következő besorolást a nemzeti kormány által jóváhagyott módszer alapján végzi. A nemzeti kormány értékelési módszerének, valamint a besorolásnak a hasított test várható minőségét a marhahúsrészek érettségi fokának és élvezeti értékének alapján kell jellemeznie. Az értékelési módszernek feltétlenül, de nem kizárólagos jelleggel ki kell terjednie a hosszú hátizom színe és textúrája érettségének, valamint a csontok és a porcok csontosodásának vizsgálatára, ezenkívül a várható élvezeti értékre, amelyet az izomközi zsírszövetre és a hosszú hátizom feszségére vonatkozó adatok együtteséből kell meghatározni.
4. A marhahúsrészek címkézése az 1760/2000/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 13. cikke szerint történik.
5. A címkén található információk kiegészíthetők a „kiváló minőségű marhahús” jelzéssel.

⁽¹⁾ HL L 204., 2000.8.11., 1. o.

II. MELLÉKLET

A 3. cikk (4) bekezdésében említett bejegyzések

— Bolgárul:	Говеждо/телешко месо с високо качество (Регламент (ЕО) № 620/2009)
— Spanyolul:	Carne de vacuno de alta calidad [Reglamento (CE) n° 620/2009]
— Csehül:	Vysoce jakostní hovězí/telecí maso (nařízení (ES) č. 620/2009)
— Dánul:	Oksekød af høj kvalitet (forordning (EF) nr. 620/2009)
— Németül:	Qualitätsrindfleisch (Verordnung (EG) Nr. 620/2009)
— Észtül:	Körgekkvaliteediline veiseliha/vasikaliha (määrus (EÜ) nr 620/2009)
— Görögül:	Βόειο κρέας εκλεκτής ποιότητας [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 620/2009]
— Angolul:	High-quality beef/veal (Regulation (EC) No 620/2009)
— Franciául:	Viande bovine de haute qualité [règlement (CE) n° 620/2009]
— Olaszul:	Carni bovine di alta qualità [regolamento (CE) n. 620/2009]
— Lettül:	Augstākā labuma liellopu/teļa gaļa (Regula (EK) Nr. 620/2009)
— Litvánul:	Aukštos kokybės jautiena ir (arba) veršiena (Reglamentas (EB) Nr. 620/2009)
— Magyarul:	Kiváló minőségű marha-/borjúhús (620/2009/EK rendelet)
— Máltaiul:	Ċanga/vitella ta' kwalità għolja (Regolament (KE) Nru 620/2009)
— Hollandul:	Rundvlees van hoge kwaliteit (Verordening (EG) nr. 620/2009)
— Lengyelül:	Wołowina/cielęcina wysokiej jakości (Rozporządzenie (WE) nr 620/2009)
— Portugálul:	Carne de bovino de alta qualidade [Regulamento (CE) n.º 620/2009]
— Románul:	Carne de vită/vițel de calitate superioară [Regulamentul (CE) nr. 620/2009]
— Szlovákul:	Vysoko kvalitné hovädzie/teľacie mäso [Nariadenie (ES) č. 620/2009]
— Szlovénul:	Visokokakovostno goveje/telečje meso (Uredba (ES) št. 620/2009)
— Finnül:	Korkealaatuista naudanlihaa (asetus (EY) N:o 620/2009)
— Svédül:	Nötkött av hög kvalitet (förfordning (EG) nr 620/2009)

III. MELLÉKLET

1. Exportőr (név és cím)	2. Igazolás száma	EREDETI
4. Címzett (név és cím)	3. Kiállító hatóság	
6. Szállítóeszköz	5. EREDETISÉGI IGAZOLÁS MARHA- ÉS BORJÚHÚS 620/2009/EK rendelet	
7. Jelölés, számozás, a csomagok száma és típusa; az áruk megnevezése	8. Bruttó tömeg (kg)	9. Nettó tömeg (kg)
10. Nettó tömeg (kiírva)		
11. A KIÁLLÍTÓ HATÓSÁG IGAZOLÁSA Tanúsítom, hogy a jelen igazolásban leírt marhahús megfelel a hátoldalon feltüntetett előírásoknak. Hely: Keltezés: Aláírás és bélyegző (vagy előnyomott pecsét)		

Írógéppel vagy kézzel, nyomtatott nagybetűkkel töltendő ki.

A BIZOTTSÁG 621/2009/EK RENDELETE**(2009. július 14.)**

a Spanyolország lobogója alatt közlekedő hajók által a VI, VII, VIIa, VIIb, VIId és VIIe övezetben, az Vb övezet közösségi vizein, valamint a IIa, XII és XIV övezet nemzetközi vizein folytatott makrélahalászat tilalmáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a halászati erőforrások közös halászati politika alapján történő védelméről és fenntartható kiaknázásáról szóló, 2002. december 20-i 2371/2002/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 26. cikke (4) bekezdésére,

tekintettel a közös halászati politika ellenőrző rendszerének létrehozataláról szóló, 1993. október 12-i 2847/93/EGK tanácsi rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 21. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) A fogási korlátozások hatálya alá tartozó vizeken tartózkodó közösségi hajókra és a közösségi vizekre bizonyos halállományok és halállománycsoportok tekintetében alkalmazandó halászati lehetőségeknek és a kapcsolódó feltételeknek a 2009. évre történő meghatározásáról szóló, 2009. január 16-i 43/2009/EK tanácsi rendelet ⁽³⁾ kvótákat állapít meg a 2009. évre.
- (2) A Bizottsághoz beérkezett információ szerint az e rendelet mellékletében említett tagállam lobogója alatt közlekedő, illetve az e tagállamban lajstromozott hajók kimerítették a 2009. évre meghatározott, a mellékletben megnevezett állományra vonatkozó halászati kvótát.

- (3) Ezért erre az állományra nézve meg kell tiltani a halászatot, valamint a fedélzeten való tárolást, az át- és kirakodást,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk**A kvóta kimerítése**

Az e rendelet mellékletében megjelölt időponttól kezdve úgy kell tekinteni, hogy a mellékletben említett tagállam a mellékletben megnevezett állományra nézve kimerítette a 2009. évi halászati kvótáját.

2. cikk**Tilalmak**

Az e rendelet mellékletében említett tagállam lobogója alatt közlekedő, illetve az e tagállamban lajstromozott hajók a mellékletben megjelölt időponttól nem halászhatnak a mellékletben megnevezett állományra. Ettől az időponttól kezdve az e hajók által fogott, az adott állományba tartozó egyedek fedélzeten való tárolása, átrakodása és kirakodása is tilos.

3. cikk**Hatálybalépés**

E rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 14-én.

a Bizottság részéről

Fokion FOTIADIS

tengerügyi és halászati főigazgató

⁽¹⁾ HL L 358., 2002.12.31., 59. o.

⁽²⁾ HL L 261., 1993.10.20., 1. o.

⁽³⁾ HL L 22., 2009.1.26., 1. o.

MELLÉKLET

Szám	2/T&Q
Tagállam	Spanyolország
Állomány	MAC/2CX14-
Faj	Makréla (<i>Scomber scombrus</i>)
Terület	VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIIc és VIId; az Vb övezet közösségi vizei; a IIa, XII és XIV övezet nemzetközi vizei
Időpont	2009. június 15.

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. június 30.)

a 2009/28/EK euópai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti, megújuló energiaforrásokra vonatkozó nemzeti cselekvési tervek formanyomtatványáról

(az értesítés a C(2009) 5174. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/548/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról, valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. április 23-i 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁽¹⁾ és különösen annak 4. cikke (1) bekezdésének második albekezdésére,

mivel:

- (1) A 2009/28/EK irányelv kötelezi a tagállamokat megújuló energiaforrásokra vonatkozó nemzeti cselekvési terv elfogadására. A terv megállapítja az adott tagállamnak a közlekedésben, villamosenergia-fogyasztásban, fűtésben és hűtésben felhasznált, megújuló energiaforrásokból előállított energia 2020-as részarányaira vonatkozó – az energiahatékonysággal kapcsolatos egyéb politikai intézkedéseknek a végső energiafogyasztásra gyakorolt hatásait figyelembe vevő – összesített nemzeti célértékeit, és az ezen összesített nemzeti célértékek elérésére alkalmas, meghozandó intézkedéseket, beleértve a helyi, regionális és nemzeti hatóságok közötti együttműködést, a tervezett statisztikai átruházásokat vagy közös projekteket, a meglévő biomasszaforrások fejlesztésére és új biomasszaforrások különféle célokra való felhasználására

vonatkozó nemzeti politikákat és az irányelv 13–19. cikkében szereplő követelmények teljesítésére irányuló intézkedéseket.

- (2) A 2009/28/EK irányelvvel összhangban a Bizottság 2009. június 30-ig elfogadja a megújuló energiaforrásokra vonatkozó nemzeti cselekvési tervek formanyomtatványát

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

E határozat melléklete a 2009/28/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerint megállapítja a megújuló energiaforrásokra vonatkozó nemzeti cselekvési terv formanyomtatványát.

2. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2009. június 30-án.

a Bizottság részéről

Andris PIEBALGS

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 140., 2009.6.5., 16. o.

MELLÉKLET

TARTALOMJEGYZÉK

	Lap
1. A nemzeti megújulóenergia-politika összefoglalása	35
2. A várható teljes energiafogyasztás 2010 és 2020 között	35
3. A megújuló energiaforrásokra vonatkozó célkitűzések és ütemtervek	39
3.1. Nemzeti átfogó célkitűzések	39
3.2. Ágazati célkitűzések és ütemtervek	39
4. A célok elérését szolgáló intézkedések	44
4.1. A megújuló energiaforrásokból előállított energia támogatását célzó valamennyi politika és intézkedés áttekintése	44
4.2. A 2009/28/EK irányelv 13., 14., 16. és 17–21. cikke szerinti követelmények teljesítésére irányuló konkrét intézkedések	44
4.2.1. Közigazgatási eljárások és területrendezés (a 2009/28/EK irányelv 13. cikkének (1) bekezdése)	44
4.2.2. Műszaki előírások (a 2009/28/EK irányelv 13. cikkének (2) bekezdése)	45
4.2.3. Épületek (a 2009/28/EK irányelv 13. cikkének (3) bekezdése)	45
4.2.4. Tájékoztatásra vonatkozó rendelkezések (a 2009/28/EK irányelv 14. cikkének (1), (2) és (4) bekezdése)	46
4.2.5. Az üzembe helyezők képesítése (a 2009/28/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdése)	46
4.2.6. A villamosenergia-infrastruktúra fejlesztése (a 2009/28/EK irányelv 16. cikkének (1) és (3)–(6) bekezdése)	47
4.2.7. A villamosenergia-hálózat üzemeltetése (a 2009/28/EK irányelv 16. cikkének (2), (7) és (8) bekezdése)	47
4.2.8. A biogáz földgázhálózatra való rákapcsolása (a 2009/28/EK irányelv 16. cikkének (7), (9) és (10) bekezdése)	48
4.2.9. A távfűtés és a távhűtés infrastruktúrájának fejlesztése (a 2009/28/EK irányelv 16. cikkének (11) bekezdése)	48
4.2.10. Bioüzemanyagok és más folyékony bio-energiatárolók – fenntarthatósági kritériumok és e kritériumoknak való megfelelés ellenőrzése (a 2009/28/EK irányelv 17–21. cikke)	48
4.3. A villamosenergia-ágazatban a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának támogatását célzó, a tagállam vagy a tagállamok egy csoportja által alkalmazott támogatási rendszerek	49
4.4. A fűtés- és hűtéságazatban a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának támogatását célzó, a tagállam vagy a tagállamok egy csoportja által alkalmazott támogatási rendszerek	51
4.5. A közlekedési ágazatban a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának támogatását célzó, a tagállam vagy a tagállamok egy csoportja által alkalmazott támogatási rendszerek	51
4.6. Külön intézkedések a biomasszából előállított energia használatának támogatására	52
4.6.1. Biomassza-ellátás: a hazai és külkereskedelemben beszerzett ellátás	52
4.6.2. A biomassza nagyobb mértékű rendelkezésre állását célzó intézkedések, a biomassza egyéb felhasználóira (mezőgazdasági és erdészeti alapú ágazatok) is figyelemmel	55
4.7. A tagállamok közötti statisztikai átruházások tervezett igénybe vétele, valamint a más tagállamokkal és harmadik országokkal közös projektekben való tervezett részvétel	56
4.7.1. Eljárási szempontok	56
4.7.2. A megújulóenergia-termelés ütemterv-előirányzathoz viszonyított, más tagállamoknak átadható becsült többlet	56
4.7.3. A közös projektek becsült potenciálja	56
4.7.4. A megújulóenergia-szükséglet hazai termelésen kívüli forrásokból biztosítandó becsült aránya	57
5. Értékelések	57
5.1. Az egyes megújulóenergia-technológiáktól elvárt teljes hozzájárulás a villamosenergia-ágazatban, a fűtésben és hűtésben, valamint a közlekedésben felhasznált, megújuló energiaforrásból előállított energia részarányaira vonatkozó kötelező, 2020-ig teljesítendő célkitűzések, illetve az időközi ütemterv-előirányzat megvalósításához	57
5.2. Az energiahatékonysági és energiatakarékossági intézkedésektől elvárt teljes hozzájárulás a villamosenergia-ágazatban, a fűtésben és hűtésben, valamint a közlekedésben felhasznált, megújuló energiaforrásokból előállított energia részarányaira vonatkozó kötelező, 2020-ig teljesítendő célkitűzések, illetve az időközi ütemterv-előirányzat megvalósításához	61
5.3. A hatások értékelése (fakultatív)	61
5.4. A nemzeti cselekvési terv elkészítési folyamata és végrehajtásának nyomon követése	62

A megújuló energiaforrásokra vonatkozó nemzeti cselekvési terv formanyomtatványa

A 2009/28/EK irányelv kötelezi a tagállamokat, hogy 2010. június 30-ig bejelentse az Európai Bizottságnak a megújuló energiaforrásokra vonatkozó nemzeti cselekvési tervüket (a továbbiakban: cselekvési terv). E határozat tartalmazza a cselekvési tervek formanyomtatványát. A 2009/28/EK irányelv 4. cikkével összhangban e formanyomtatvány alkalmazása kötelező.

A formanyomtatvány célja annak biztosítása, hogy a cselekvési tervek hiánytalanul tartalmazzák az irányelvben megállapított összes követelményt, és összehasonlíthatóak legyenek mind egymással, mind pedig az irányelv végrehajtásáról a jövőben két évente elkészítendő tagállami jelentésekkel.

A formanyomtatvány kitöltésekor a tagállamok kötelesek alkalmazni a 2009/28/EK irányelvben megállapított fogalom meghatározásokat, számítási szabályokat és terminológiát. Emellett a tagállamok számára ajánlott az 1099/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽¹⁾ megállapított fogalom meghatározások, számítási szabályok és terminológia használata is.

További információkat a cselekvési terv megfelelő rovataiban vagy mellékletek csatolásával lehet szolgáltatni.

A dőlt betűs részek célja, hogy a tagállamok részére útmutatást adjanak a terv elkészítéséhez. E részeket a tagállamok a cselekvési terv Bizottsághoz beküldött változatából törölhetik.

A Bizottság felhívja a tagállamok figyelmét, hogy a nemzeti támogatási programoknak – az EK-Szerződés 87. és 88. cikkében előírtak szerint – meg kell felelniük az állami támogatásról szóló szabályoknak. A cselekvési terv bejelentése nem helyettesíti az állami támogatások EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése szerinti bejelentését.

1. A NEMZETI MEGÚJULÓENERGIA-POLITIKA ÖSSZEFOGLALÁSA

Kérjük foglalja össze röviden országának nemzeti megújulóenergia-politikáját, megjelölve annak céljait (például ellátás-biztonsági, környezetvédelem, gazdasági és társadalmi célok valamint a fellépés főbb stratégiai irányait).

2. A VÁRHATÓ TELJES ENERGIAFOGYASZTÁS 2010 ÉS 2020 KÖZÖTT

Ebben a részben a tagállamoknak meg kell jelölniük a teljes – minden energiaforrást (tehát mind a megújuló, mind a hagyományos energiaforrásokat) magába foglaló – bruttó energiafogyasztásra vonatkozó becsléseiket a 2020-ig terjedő időszakra, összesítve és az egyes ágazatokra lebontva.

A becsléseknek figyelembe kell venniük az időszak során bevezetésre kerülő energiahatékonysági és takarékosági intézkedések várható hatásait is. A „referencia forgatókönyv” című fejezetben csak a 2009 előtt meghozott energiahatékonysági és takarékosági intézkedések figyelembevételével készült forgatókönyvet kell bemutatni. A „kiegészítő energiahatékonysági intézkedéseken alapuló forgatókönyv” című fejezetben azt a forgatókönyvet kell bemutatni, amely a 2009 után elfogadásra kerülő intézkedések figyelembevételével készült. A cselekvési terv egyéb részeit a kiegészítő energiahatékonysági intézkedéseken alapuló forgatókönyv figyelembevételével kell kidolgozni.

A „fűtő- és hűtőenergia-fogyasztás” kifejezés a megtermelt származékos hőenergiát (eladott hőenergia) és az összes egyéb energiatermék végfogyasztását jelenti, kivéve a végfelhasználói ágazatokban, így az iparban, a háztartásokban, a szolgáltatásokban, a mezőgazdaságban, az erdőgazdálkodásban és a halászatban felhasznált villamos energiát. A hűtés és fűtés fogalma ezért jelenti a feldolgozásban felhasznált végső energiafogyasztást is. A villamos energia fűtési és hűtési céllal a végső fogyasztásban is felhasználható, ilyenkor azonban a villamos energiára vonatkozó célkitűzés vonatkozik rá, ezért kerül itt kizárásra.

A 2009/28/EK irányelv 5. cikkének (6) bekezdése szerint a 2020-ra kitűzött célnak és az időközi célkitűzésekre vonatkozó ütemtervnek való megfelelés felmérése céljából a légi közlekedés során felhasznált energia mennyisége az adott tagállam teljes bruttó energiafogyasztásának arányában nem tekintendő többnek, mint 6,18 % (Ciprus és Málta esetében 4,12 %). A táblázat (szükség esetén) ennek megfelelően kiigazítható. A keretes szöveg bemutatja a kiszámítás módját:

⁽¹⁾ HL L 304., 2008.11.14., 1. o.

**SZÖVEGDOBOZ – A „légi közlekedésben felhasznált energia maximálisan figyelembeveendő arányának meghatározására alkalmazott mechanizmus”
kiszámítási módja a megújulóenergia-irányelvben**

Tegyük fel, hogy A országban a légi közlekedésben felhasznált energia (AEC) a teljes bruttó végső energiafogyasztás (GFEC) X része:

$$X = \text{AEC} / \text{GFEC}$$

Tegyük fel, hogy $X > 6,18 \%$

Ebben az esetben a maximálisan figyelembeveendő arány a megfelelés felmérése céljából a következő:

$$\text{GFEC}_{\text{kiigazított}} = \text{GFEC} - \text{AEC} + \text{AE}_{\text{kiigazított}},$$

$$\text{ahol } \text{AE}_{\text{kiigazított}} = 0,0618 * \text{GFEC}.$$

Másképpen kifejezve

$$\text{GFEC}_{\text{kiigazított}} = \text{GFEC} - \text{AEC} + 0,0618 * \text{GFEC} =$$

$$= \text{GFEC} - X * \text{GFEC} + 0,0618 * \text{GFEC} =$$

$$= \text{GFEC} * (1,0618 - X)$$

A „kiigazítás” a reál GFEC %-ában és az X függvényében tehát:

$$\text{kiigazítás} = (\text{GFEC} - \text{GFEC}_{\text{kiigazított}}) / \text{GFEC} =$$

$$= X - 0,0618$$

Ciprus és Málta esetében a 6,18 %-os, azaz a 0,0618-es érték helyett a 4,12 %-os, azaz 0,0412-es értéket kell használni.

1. táblázat

A [tagállam]-ban/-ben/-on fűtésre és hűtésre, villamosenergia-előállításra, valamint a közlekedésben 2020-ig felhasznált, teljes bruttó energiafogyasztás várható mennyisége (ktoe), figyelembe véve a 2010–2020-as időszakban hozott energiahatékonysági és takarékosági intézkedéseket ⁽²⁾ is

	2005	2010		2011		2012		2013		2014	
	Bázisév	Referencia- forgatókönyv	Kiegészítő energi- ahatékonyság	Referencia- forgatókönyv	Kiegészítő energi- ahatékonyság	Referencia- forgatókönyv	Kiegészítő energi- ahatékonyság	Referencia- forgatókönyv	Kiegészítő energi- ahatékonyság	Referencia- forgatókönyv	Kiegészítő energi- ahatékonyság
(1) Fűtés és hűtés ⁽¹⁾											
(2) Villamos energia ⁽²⁾											
(3) Közlekedés a 3. cikk (4) bekezdésének a) pontja szerint ⁽³⁾											
(4) Teljes bruttó energiafogyasztás ⁽⁴⁾											
A következő számítás elvégzésére csak akkor van szükség, ha a légi közlekedésben felhasznált végső energiafogyasztás várhatóan nagyobb, mint 6,18 % (4,12 % Málta és Ciprus esetében):											
Légi közlekedésben felhasznált teljes energiafogyasztás											
A légi közlekedésben elfogyasztott energia maximálisan figyelembeveendő anyára tekintettel elvégzett csökkentés ⁽⁵⁾ , 5. cikk (6) bekezdés											
Teljes fogyasztás a maximált légi közlekedési részarány levonása után											

⁽²⁾ Az energiahatékonyságra és energiamegtakarításra vonatkozó becsléseknek összhangban kell lenniük az erre vonatkozóan a tagállamok által másutt feltüntetett becslésekkel, így például az energiaszolgáltatásokról, valamint az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelvek alapján készített cselekvési tervekkel. Ha azon cselekvési tervekben más mértékegységeket kell használni, fel kell tüntetni az átváltási tényezőket.

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	Referencia- forgató- könyv	Kiegészítő ener- giahatékonyság	Referencia- forgató- könyv	Kiegészítő ener- giahatékonyság	Referencia- forgató- könyv	Kiegészítő ener- giahatékonyság	Referencia- forgató- könyv	Kiegészítő ener- giahatékonyság	Referencia- forgató- könyv	Kiegészítő ener- giahatékonyság	Referencia- forgató- könyv	Kiegészítő ener- giahatékonyság
(1) Fűtés és hűtés ⁽¹⁾												
(2) Villamos energia ⁽²⁾												
(3) Közlekedés a 3. cikk (4) bekezdésének a) pontja szerint ⁽³⁾												
(4) Teljes bruttó energiafogyasztás ⁽⁴⁾												

A következő számítás elvégzésére csak akkor van szükség, ha a légi közlekedésben felhasznált teljes energiafogyasztás várhatóan nagyobb, mint 6,18 % (4,12 % Málta és Ciprus esetében):

Légi közlekedésben felhasznált teljes energiafogyasztás												
A légi közlekedésben elfogyasztott energia maximálisan figyelembeveendő anyára tekintettel elvégzett csökkentés ⁽⁵⁾ , 5. cikk (6) bekezdés												
TELJES fogyasztás a maximált légi közlekedési részarány levonása után												

⁽¹⁾ Ez a teljes végső energiafogyasztást jelenti minden energiatermék vonatkozásában, kivéve a nem közlekedési céllal felhasznált villamos energiát, de beszámítva az erőművek és hűtőművek saját célú fogyasztását, valamint a hálózati hőveszteségeket (lásd a 2. tételt). Az erőművek saját célú energiafogyasztása és 11. A szállítási és elosztási veszteségeket lásd az 1090/2008/EK rendeletben (23–24. o.).

⁽²⁾ A bruttó villamosenergia-fogyasztás a bruttó nemzeti villamosenergia-termelést jelenti, beleértve a saját termelésű, valamint az importált energiát, és leszámítva az exportált energiát.

⁽³⁾ A 2009/28/EK irányelv 3. cikke (4) bekezdésének a) pontjában meghatározott közlekedési célú energiafogyasztás. A közúti közlekedésben elfogyasztott megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia kiszámításakor a fogyasztást 2,5-del meg kell szorozni a 2009/28/EK irányelv 3. cikke (4) bekezdésének c) pontjában előírtak szerint.

⁽⁴⁾ A 2009/28/EK irányelv 2. cikkének f) pontjában szereplő fogalom meghatározása szerint. Ez tartalmazza a végső energiafogyasztást, a hálózati veszteségeket, az erőművek és fűtőművek saját hő- és villamosenergia-fogyasztását. (NB.: nem terjed ki a víz víztárolóba való felszivattyúzásához felhasznált villamos energiára vagy távfűtőművekben az elektromos bojler és hőszivattyúk által energiaátalakításra felhasznált villamos energiára).

⁽⁵⁾ Az irányelv 5. cikkének (6) bekezdése szerint a légi közlekedésben felhasznált energiát csak a bruttó teljes energiafogyasztás 6,18 %-áig (közösségi átlag), illetve Ciprus és Málta esetében 4,12 %-áig kell figyelembe venni.

3. A MEGÚJULÓ ENERGIAFORRÁSOKRA VONATKOZÓ CÉLKITŰZÉSEK ÉS ÜTEMTERVEK

3.1. Nemzeti átfogó célkitűzések

2. táblázat

Nemzeti átfogó célkitűzések a megújuló energiaforrásból előállított energiának a 2005. és a 2020. évi teljes bruttó energiafogyasztásban képviselt részarányára vonatkozóan (a 2009/28/EK irányelv I. mellékletének A. részéből átírandó adatok)

A. megújuló energiaforrásokból előállított energiának a 2005. évi teljes bruttó energiafogyasztásban képviselt részaránya (S ₂₀₀₅) (%)	
B. Célkitűzés a megújuló energiaforrásokból előállított energiának a 2020. évi teljes bruttó energiafogyasztásban képviselt részaránya (S₂₀₀₅) (%)	
C. Várható teljes kiigazított energiafogyasztás 2020-ban (az 1. táblázat utolsó rovata) (ktoe)	
D. A megújuló energiaforrásokból előállított energia várható mennyisége a 2020-as célkitűzésnek megfelelően (kiszámítása B x C) (ktoe)	

A tagállamok alkalmazhatják a 2009/28/EK irányelv 6., 7., 8. és 11. cikkében szereplő rugalmassági intézkedéseket annak érdekében, hogy saját megújulóenergia-fogyasztásuk egy részét más tagállamok célkitűzéseibe beszámíthatóvá tegyék – vagy, hogy a más tagállamban elfogyasztott, megújuló energiaforrásokból előállított energiát saját célkitűzéseikbe beszámítsák. Emellett a tagállamok harmadik országokból – a 2009/28/EK irányelv 9. és 10. cikkében szereplő rendelkezésekkel összhangban – fizikailag importálhatnak megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiát.

Azokat a dokumentumokat, amelyek országának megújulóenergia-adottságait értékelik, mellékletben csatolhatja.

Mellékletben lehet csatolni továbbá a nemzeti megújulóenergia-célkitűzés elérését támogató regionális, illetve a nagyobb városokra és a fontosabb energia felhasználó iparágakra vonatkozó megújulóenergia-célkitűzéseket is.

3.2. Ágazati célkitűzések és ütemtervek

A 2009/28/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerint a tagállamok megállapítják a megújuló energiaforrásokból előállított energia 2020-as részarányaira vonatkozó célkitűzéseket a következő ágazatokban:

- fűtés és hűtés,
- villamos energia,
- közlekedés.

A három ágazati célkitűzés összegének – a várható mennyiségekben (ktoe) kifejezve – a tervezett rugalmassági intézkedésekkel együtt legalább annyinak kell lennie, mint a tagállam 2020-as (a 2. táblázat utolsó rovatában szereplő) célkitűzésének megfelelően, a megújuló energiaforrásokból előállított energia várható mennyisége.

A közlekedésre vonatkozó célkitűzésnek emellett meg kell felelnie a 2009/28/EK irányelv 3. cikkének (4) bekezdésében a közlekedésben felhasznált megújuló energia 10 %-os részarányára vonatkozó előírásnak. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a 3. cikk (4) bekezdésében említett célkitűzésnek való megfelelésre vonatkozó számítás eltér a tagállam átfogó nemzeti megújulóenergia-célkitűzéséhez a közlekedési ágazat által tett hozzájárulás kiszámításától.

A közlekedési célkitűzés kiszámításakor, de nem az átfogó célkitűzés kiszámításakor:

- A kőolajtermékek közül csak a benzin és a dízelolaj számít bele **a nevezőbe**. Ez azt jelenti, hogy a légi közlekedésben használt kerozin/sugárhajtómű üzemanyag és a hajózásban üzemanyagként használt olaj nem számít be a nevezőbe (viszont egyes vasúti mozdonyok és belvízi hajók által használt dízelolaj igen).
- A hulladékból, maradványokból, nem élelmezési célú cellulóztartalmú anyagokból és lignocellulóz-tartalmú anyagokból előállított bioüzemanyagokat kétszeresen kell **a számlálóban** figyelembe venni.
- A közúti járművekben használt megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiát 2,5-szeresen kell **a számlálóba és a nevezőbe** beszámítani.

A 2009/28/EK irányelv 3. cikke (4) bekezdésének c) pontja szerint a megújuló energiaforrásokból előállított és elektromos közúti járművek által fogyasztott villamos energia hozzájárulásának kiszámításánál a tagállamok használhatják a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia részarányának a szóban forgó évnél két évvel korábbi közösségi vagy saját országbeli átlagát. A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia részaránya közösségi átlagának a becslésekor a tagállamok használhatják az Európai Bizottság által vagy számára készített jövőre vonatkozó forgatókönyveket ⁽³⁾.

A 2020-as ágazati célkitűzések meghatározása mellett a tagállamoknak le kell írniuk azt az ütemtervet is, amelyet követve az egyes ágazatokban a megújulóenergia-felhasználás 2010 és 2020 között várhatóan növekedni fog. A villamos energiára, illetve a fűtésre és hűtésre vonatkozó ágazati megújulóenergia-célkitűzések, valamint az ágazati ütemtervek becsléseken alapulnak.

A tagállamoknak a 3. táblázatban meg kell adniuk a fent említett információkat.

A táblázat kitöltésekor a tagállamok a várható megújulóenergia-felhasználást részletesebb lebontásban is megadhatják a 9. táblázatban előírtak szerint. A 4a. és 4b. számítási táblázat eligazítást ad a 3. táblázat elkészítéséhez.

Az irányelv kötelezi a tagállamokat, hogy 2009. december 31-ig tegyék közé és küldjék meg a Bizottsághoz a rugalmassági intézkedések alkalmazásával kapcsolatos előrejelzéseiket. A 4a. táblázat megfelelő rovatainak kitöltésekor a tagállamok használhatják ezt az előrejelzést. A tagállamok nem kötelesek azonban ugyanazokat a számadatokat használni a cselekvési tervben, mint az előrejelzést bemutató dokumentumokban. Számadataikat például kiigazíthatják azon információk fényében, amelyeket más tagállamok előrejelzésről szóló dokumentumai tartalmaznak.

⁽³⁾ Például az „Appendixes to Model-based Analysis of the 2008 EU Policy Package on Climate Change and Renewable” című kiadvány 4. függelékében (287. o.) bemutatott forgatókönyv: http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/climat_action/analysis_appendix.pdf. E forgatókönyv szerint a 27 tagállamból álló Európai Unióban a megújuló energiaforrásokból előállított bruttó villamosenergia-termelés részaránya 19,4 %, 24,6 % illetve 32,4 % a 2010., a 2015., illetve 2020. évben.

3. táblázat

A megújuló energiaforrásokból előállított energiával kapcsolatos 2020-as nemzeti célkitűzés és tervezett ütemterv a fűtés és hűtés, a villamos energia és a közlekedés vonatkozásában

(A 3. táblázat elkészítéséhez a 4a. és 4b. számítási táblázatok útmutatóul szolgálnak)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Megújuló energia – fűtés és hűtés ⁽¹⁾ (%)												
Megújuló energia – villamos energia ⁽²⁾ (%)												
Megújuló energia – közlekedés ⁽³⁾ (%)												
Összes megújulóenergia-részesedés ⁽⁴⁾ (%)												
Amelyből együttműködési mechanizmusból származó ⁽⁵⁾ (%)												
Az együttműködési mechanizmusból származó többlet ⁽⁵⁾ (%)												

⁽¹⁾ A fűtéshez és hűtéshez használt megújuló energia részaránya: a megújuló energiaforrásokból előállított energia fűtési és hűtési célú teljes bruttó fogyasztása (a 2009/28/EK irányelv 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 5. cikkének (4) bekezdése szerint) elosztva a fűtési és hűtési célú teljes bruttó energiafogyasztással. A 4a. táblázat (A) sorában szereplő értéket el kell osztani az 1. táblázat (1) sorában szereplő értékkel.

⁽²⁾ A megújuló energia villamosenergia-fogyasztásra eső részaránya: a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia teljes bruttó fogyasztása (a 2009/28/EK irányelv 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja és 5. cikkének (3) bekezdése szerint) elosztva a teljes bruttó villamosenergia-fogyasztással. A 4a. táblázat (B) sorában szereplő értéket el kell osztani az 1. táblázat (2) sorában szereplő értékkel.

⁽³⁾ A megújuló energia közlekedésre eső részaránya: a megújuló energiaforrásokból előállított energia teljes bruttó felhasználása a közlekedésben (a 2009/28/EK irányelv 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 5. cikkének (5) bekezdése szerint) elosztva a közlekedésben felhasznált 1) benzinnel 2) dízelolajjal, 3) a közúti és vasúti közlekedésben felhasznált bioüzemanyagokkal és 4) a szárazföldi közlekedésben felhasznált villamos energiával (az 1. táblázat 3. sorában feltüntetettek szerint). A 4b. táblázat (J) sorában szereplő értéket el kell osztani az 1. táblázat (3) sorában szereplő értékkel.

⁽⁴⁾ A megújuló energia részaránya a teljes bruttó energiafogyasztásban. A 4a. táblázat (G) sorában szereplő értéket el kell osztani az 1. táblázat (4) sorában szereplő értékkel.

⁽⁵⁾ Az összes megújulóenergia-részesedés százalékpontjában kifejezve.

Az irányelv I. mellékletének B. része szerint			2011–2012	2013–2014	2015–2016	2017–2018		2020
			$S_{2005} + 20\%$ ($S_{2020}-S_{2005}$)	$S_{2005} + 30\%$ ($S_{2020}-S_{2005}$)	$S_{2005} + 45\%$ ($S_{2020}-S_{2005}$)	$S_{2005} + 65\%$ ($S_{2020}-S_{2005}$)		S_{2020}
A megújuló energiára vonatkozó minimális ütemterv ⁽¹⁾								
A megújuló energiára vonatkozó minimális ütemterv (ktoe)								

⁽¹⁾ A 2009/28/EK irányelv I. mellékletének B. részében meghatározottak szerint.

4a. táblázat

**Az egyes ágazatok teljes energiafogyasztáshoz (ktoe) viszonyított megújulóenergia-részesedésére vonatkozó
számítási táblázat**

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
(A) A fűtési és hűtési ágazat várható teljes bruttó megújulóenergia-fogyasztása												
(B) A megújuló energiából előállított villamos energia várható teljes bruttó fogyasztása												
(C) A megújuló energiából előállított energia várható teljes felhasználása a közlekedésben												
(D) Várható teljes megújulóenergia-fogyasztás ⁽¹⁾												
(E) A más tagállamnak átadott megújuló energia várható mennyisége												
(F) A más tagállamból és harmadik országból átvett megújuló energia várható mennyisége												
(G) A célkitűzéshez igazított várható megújulóenergia-fogyasztás (D)–(E)+(F)												

⁽¹⁾ A 2009/28/EK irányelv 5. cikkének (1) bekezdése szerint a megújuló energiaforrásokból előállított gáz, villamos energia és hidrogén csak egyszer vehető számításba. A kétszeres beszámítás tilos.

4b. táblázat

Az közlekedés megújulóenergia-részesedésére (ktoe) vonatkozó számítási táblázat

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
(C) Várható megújulóenergia-fogyasztás ⁽¹⁾ a közlekedésben												
(H) A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia várható felhasználása ⁽²⁾ a közlekedésben												
(I) A hulladékból, maradványokból, nem élelmezési célú cellulóztartalmú anyagokból és lignocellulóz-tartalmú anyagokból előállított bioüzemanyagok várható fogyasztása ⁽²⁾												
(J) A megújuló energia várható hozzájárulása a közlekedéshez a közlekedésre vonatkozó megújulóenergia-célkitűzéssel kapcsolatban $(C) + (2,5 - 1) \times (H) + (2 - 1) \times (I)$												

⁽¹⁾ Tartalmazza az összes megújulóenergia-forrást beleértve a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiát, hidrogént és gázt, és kizárva azokat a bioüzemanyagokat, amelyek nem teljesítik a fenntarthatósági kritériumokat (vö. az 5. cikk (1) bekezdésének utolsó albekezdését) Itt legyen szíves adja meg a tényleges értékeket a szorzószámok alkalmazása nélkül.

⁽²⁾ Itt legyen szíves adja meg a tényleges értékeket a szorzószámok alkalmazása nélkül.

4. A CÉLOK ELÉRÉSÉT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK

4.1. A megújuló energiaforrásokból előállított energia támogatását célzó valamennyi politika és intézkedés áttekintése

5. táblázat

A politikák és intézkedések áttekintése

Az intézkedés címe és hivatkozási adatai	Az intézkedés típusa (*)	Várt eredmények (**)	Célcsoport és vagy tevékenység (***)	Hatályos vagy tervezett	Az intézkedés kezdetének és végének időpontja
1.					
2.					
3.					
...					

(*) Kérjük jelezze, hogy az intézkedés (elsősorban) jogszabályi, pénzügyi vagy puha (pl. tájékoztató kampány) jellegű.

(**) Miben nyilvánul meg a várt eredmény: pl. magatartásbeli változásban, új beépített kapacitásban (MW, t/év, megtermelt energia mennyiségben [ktoe])?

(***) Kiket céloz az intézkedés: beruházókat, végfelhasználókat, a közigazgatást, tervezőket, építészeket, kivitelezőket stb.? Az intézkedés milyen tevékenységet/ágazatot érint: bioüzemanyag-termelés, a szerves trágya energetikai felhasználása stb.?

4.2. A 2009/28/EK irányelv 13., 14., 16. és 17–21. cikke szerinti követelmények teljesítésére irányuló konkrét intézkedések

4.2.1. Közigazgatási eljárások és területrendezés (a 2009/28/EK irányelv 13. cikkének (1) bekezdése)

A kérdésekre adott válaszaikban a tagállamoknak felvilágosítást kell adniuk a megújuló energiaforrásokból villamos energiát, fűtőenergiát vagy hűtőenergiát termelő üzemekre és a kapcsolódó szállítási és elosztási hálózati infrastruktúrára, valamint a biomassza bioüzemanyaggá vagy más energiaterméké váló átalakításának folyamatára alkalmazott, jóváhagyással, minősítéssel és engedélyezéssel kapcsolatos jelenlegi nemzeti, regionális és helyi szabályairól. Amennyiben további lépések szükségesek az eljárások arányosságának és szükségességének biztosításához, a Bizottság kéri, hogy a tagállamok írják le a tervezett felülvizsgálatokat és azok várható eredményeit, továbbá jelöljék meg a felülvizsgálatok lefolytatásáért felelős hatóságot. Kérjük jelezze, ha az információ konkrét technológiára vonatkozik. Amennyiben a regionális/helyi hatóságok központi szerepet játszanak, jejtse ki ennek részleteit.

- Az üzemekre és a kapcsolódó szállítási és elosztási hálózati infrastruktúrára alkalmazott, jóváhagyással, minősítéssel és engedélyezéssel, valamint területrendezéssel kapcsolatos eljárásokra vonatkozó hatályos, nemzeti és – adott esetben – regionális szintű jogszabályok jegyzéke.
- A felelős minisztérium(ok)/hatóság(ok) és vonatkozó illetékességi területük.
- A megfelelő lépések megtétele érdekében [dátum]-ig tervbe vett felülvizsgálat a 2009/28/EK irányelv 13. cikkének (1) bekezdésében leírtak szerint.
- A hatályban lévő és a tervezett regionális, illetve (ha van ilyen) helyi intézkedések összefoglalása.
- Feltártak-e olyan szükségtelen akadályt vagy aránytalan követelményt, amely a megújuló energiaforrásokból villamos energiát, fűtőenergiát vagy hűtőenergiát termelő üzemekre és a kapcsolódó szállítási és elosztási hálózati infrastruktúrára, valamint a biomassza bioüzemanyaggá vagy más energiaterméké váló átalakításának folyamatára alkalmazott, a jóváhagyásra, a minősítésre és az engedélyezésre vonatkozó nemzeti szabályokkal kapcsolatos? Ha igen, mik ezek?
- A közigazgatás mely szintje (helyi, regionális, nemzeti) felelős a megújulóenergia-létesítmények jóváhagyásáért, minősítéséért és engedélyezéséért, illetve a területrendezésért? (Ha ez a létesítmény típusától függ, kérjük jelezzék.) Ha a közigazgatás több szintje is érintett, hogyan zajlik a koordináció az irányítás különböző szintjei között? Hogyan javítják a jövőben a különböző felelős hatóságok közötti koordinációt?
- Hogyan biztosítják, hogy a jóváhagyási, minősítési és engedélyezési kérelmek elbírálásával kapcsolatban, továbbá a kérelmezők tájékoztatása érdekében teljes körű információ álljon rendelkezésre? Milyen információt és segítséget kapnak az új megújulóenergia-létesítményekre vonatkozóan potenciálisan kérelmezőként fellépők kérelmük benyújtásakor?
- Hogyan könnyítik meg a horizontális koordinációt az engedély különböző elemeiért felelős közigazgatási szervek között? Hány eljárási szakaszon megy át a kérelmező, amíg kézhez kapja a végleges jóváhagyást, minősítést, illetve engedélyt? Létezik-e az összes eljárási szakaszt összefogó egyablakos rendszer? A kérelmek elbírálásának határidejét közlik-e előre? Átlagosan mennyi időt alatt kapja kézhez a kérelmező a kérelmét elbíráló határozatot?

- i) A jóváhagyási eljárás figyelembe veszi-e az egyes megújulóenergia-technológiák sajátosságait? Ha igen, kérjük, ismertesse ez hogyan történik. Ha nem, tervezik-e e sajátosságok figyelembevételét a jövőben?
- j) Vannak-e külön eljárások, például egyszerűsített bejelentési eljárás a kisméretű decentralizált berendezések (pl. épületeken elhelyezett napelemek vagy az épületekben felszerelt biomassza-bojler) esetében? Ha igen, ez milyen eljárási szakaszokból áll? A szabályokat az állampolgárok részére közzétették-e? Hol tették közzé azokat? Tervezik-e egyszerűsített bejelentési eljárás bevezetését a jövőben? Ha igen, milyen típusú berendezések/rendszerek esetében? (Lehetséges-e a nettó fogyasztás mérése?)
- k) Hol teszik közzé az új létesítmények jóváhagyásával/engedélyezésével/minősítésével kapcsolatos kérelmekhez befizetendő illetékeket? Az illetékek az ilyen engedélyek megadásával járó közigazgatási költségekkel kapcsolatosak-e? Tervezik-e ezeknek az illetékeknek a felülvizsgálatát?
- l) A helyi és regionális közigazgatási szervek számára rendelkezésre áll-e hivatalos útmutató az ipari- és lakó-övezetek tervezésével, kivitelezésével, építésével és felújításával kapcsolatban a megújuló energiaforrásokból előállított fűtőenergia, hűtőenergia és villamos energia használatára szolgáló berendezések és rendszerek telepítéséről? Ha ilyen hivatalos útmutató nem áll rendelkezésre vagy nem megfelelő, hogyan és mikor rendezik az e téren jelentkező igényeket?
- m) Létezik-e külön szakképzés a megújulóenergia-létesítményekkel kapcsolatos jóváhagyási, minősítési és engedélyezési eljárások ügyintézői számára?

4.2.2. **Műszaki előírások (a 2009/28/EK irányelv 13. cikkének (2) bekezdése)**

- a) A támogatási rendszerekben való részvételhez szükséges-e, hogy a megújulóenergia-technológiák megfeleljenek bizonyos minőségi szabványoknak? Ha igen, milyen típusú berendezésekről és mely minőségi szabványokról van szó? Vannak-e olyan nemzeti, illetve regionális szabványok, amelyek az európai szabványokon túlmenő követelményeket támasztanak?

4.2.3. **Épületek (a 2009/28/EK irányelv 13. cikkének (3) bekezdése)**

Felhívjuk a figyelmét arra, hogy amikor a megújuló energiaforrások épületekben való fokozottabb felhasználásáról van szó, az országos villamosvezetéseken keresztül szolgáltatott, megújuló energiaforrásból előállított villamos energia nem vehető figyelembe. A hangsúly itt az egyes épületek helyi hő- és/vagy villamosenergia-ellátásának növelésén van. A távfűtés, illetve a távhűtés által biztosított közvetlen hő- és hűtésszolgáltatást szintén figyelembe lehet venni.

- a) A hatályos nemzeti és (ha van ilyen) regionális jogszabályok hivatkozási adatai, és azon helyi jogszabályok összefoglalása, amelyek tárgya a megújuló energiaforrásokból előállított energia részarányának az építési szektorban való növelése.
- b) Felelős minisztérium(ok)/hatóság(ok).
- c) Adott esetben a szabályok [dátum]-ig tervezett felülvizsgálata.
- d) A hatályban lévő és a tervezett regionális/helyi intézkedések összefoglalása.
- e) Vannak-e a megújuló energia használatával kapcsolatos minimumkövetelmények az építési előírásokban és szabályzatokban? Mely földrajzi területeket érintenek, és mi a tartalma e követelményeknek? (Kérjük, röviden foglalja össze azokat.) Különösen arra térjenek ki, hogy e szabályzatokban mely intézkedések irányulnak arra, hogy a megújuló energiaforrásokból előállított energia részarányát az építési ágazatban növeljék. Milyen tervek vannak e követelményekkel/intézkedésekkel kapcsolatban?
- f) Az előrejelzések szerint mekkora növekedés várható 2020-ig az épületek megújulóenergia-felhasználása terén? (Ha lehetséges, kérjük külön részletezze a lakossági [egylakásos és többlakásos] épületekkel, valamint a kereskedelmi, a köz- és az ipari épületekkel kapcsolatos helyzetet.) (E kérdésre a választ táblázatos formában is megadhatja az alább bemutatott, 6. táblázat szerint.) Az adatokat szolgáltathatja éves lebontásban vagy konkrét évekre vonatkoztatva. Meg kell adni mind a megújuló energiaforrásokból biztosított fűtésre és hűtésre, mind a villamosenergia-fogyasztásra vonatkozó adatokat.

6. táblázat

Az építési ágazatban felhasznált megújuló energia becsült részesedése (%)

	2005	2010	2015	2020
Lakossági épületek				
Kereskedelmi épületek				
Középületek				
Ipari épületek				
ÖSSZESEN				

- g) A nemzeti szakpolitika foglalkozik-e a megújulóenergia-felhasználás kötelező minimális szintjeinek előírásával új- és felújított épületekben? Ha igen, melyek ezek a minimális felhasználási szintek? Ha nem, mi módon kívánják e szakpolitikai lehetőség alkalmazhatóságát megvizsgálni 2015-ig?
- h) Kérjük, írja le azokat a terveket, amelyek biztosítják, hogy a középületek – megújulóenergia-berendezések alkalmazásával vagy nulla energiafelhasználású épületekké való átalakítás révén – nemzeti, regionális és helyi szinten példamutató szerepet töltenek be. (Kérjük, vegye figyelembe az épületek energiateljesítményéről szóló irányelvben szereplő követelményeket is.)
- i) Milyen támogatásban részesülnek az épületekben alkalmazott energiahatékony megújulóenergia-technológiák? (Ezek az intézkedések vonatkozhatnak az ökocímével kapcsolatos, illetve más nemzeti vagy közösségi szinten kidolgozott szabvány által támasztott követelményeknek megfelelő biomassza-bojlerekre, hőszivattyúkra és termikus napenergia-berendezésekre [vö. a 13. cikk (6) bekezdésének szövegével].)

4.2.4. Tájékoztatásra vonatkozó rendelkezések (a 2009/28/EK irányelv 14. cikkének (1), (2) és (4) bekezdése)

E részben le kell írni a folyamatban lévő és a jövőben megrendezendő tájékoztató, illetve a közvélemény felvilágosítását szolgáló kampányokat és programokat, valamint a tervezett felülvizsgálatokat és azok várható eredményeit. A tagállamoknak meg kell jelölniük a programok felügyeletéért és eredményeik felülvizsgálataért felelős hatóságot is. Kérjük jelezze azt is, ha a regionális/helyi hatóságok központi szerepet játszanak, és foglalja össze, hogy ez a szerep miben áll.

- a) A tájékoztatási követelményekre vonatkozó hatályos nemzeti és/vagy (amennyiben van ilyen) regionális jogszabályok hivatkozási adatai a 2009/28/EK irányelv 14. cikkével összhangban.
- b) Az információ terjesztéséért felelős szerv(ek) nemzeti/regionális/helyi szinten.
- c) A hatályban lévő és a tervezett regionális, illetve (ha van ilyen) helyi intézkedések összefoglalása.
- d) Kérjük jelezze, hogyan biztosítják azt, hogy a megújuló energiaforrásokból előállított energiának a villamosenergia-szolgáltatásban, a fűtésben és a hűtésben, valamint a közlekedésben való felhasználását támogató intézkedésekkel kapcsolatos információk eljussanak valamennyi érintett szereplőhöz (a fogyasztókhoz, az építőipari szakemberekhez, az üzembe helyezőkhöz, az építésszekhez, a megfelelő berendezések és járművek szállítóihoz). Ki felelős ezen információk megfelelőségének biztosításáért és közzétételéért? A különböző célcsoportok, így a végfelhasználók, az építők, az ingatlankezelők, az ingatlanügynökök, az üzembe helyezők, az építésszek, a mezőgazdasági termelők, a megújuló energiaforrásokat használó berendezések szállítói és a közigazgatás, külön információforrásból kapják-e a tájékoztatást? Vannak-e tájékoztatási kampányok vagy állandó információs központok, illetve tervezik-e ilyenek létrehozását a jövőben?
- e) Ki a felelős a fűtésben és hűtésben, valamint a villamosenergia-ellátásban alkalmazott, megújuló energiaforrásokat használó berendezések és rendszerek nettó hasznaival és költségeivel, illetve energiahatékonyágával kapcsolatos információk közzétételéért? (A berendezések vagy rendszerek szállítói, köztestület vagy valaki más?)
- f) Milyen útmutató segíti a tervezőket és építésszeket abban, hogy megfelelő figyelmet fordítsanak a megújuló energiaforrások, a nagy hatékonyságú technológiák, valamint a távfűtés és távhűtés optimális kombinációjára az ipari és lakóövezetek tervezése, kivitelezése, építése és felújítása során? Ki a felelős ezért?
- g) Kérjük írja le, hogy az állampolgárok részére milyen tájékoztatási, felvilágosítási és képzési programok vannak, illetve milyen programokat terveznek a megújuló energiaforrásokból előállított energia fejlesztésének és használatának előnyeiről és az azzal kapcsolatos gyakorlati tudnivalókról. Mi a regionális és helyi szereplők feladata e programok megtervezésében és irányításában?

4.2.5. Az üzembe helyezők képesítése (a 2009/28/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdése)

- a) Az üzembe helyezők képesítési rendszereire vagy azokkal egyenértékű minősítési rendszerekre vonatkozó hatályos nemzeti és/vagy (amennyiben van ilyen) regionális jogszabályok hivatkozási adatai a 2009/28/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban.
- b) Az(ok) a szerv(ek), amely(ek) felelősek a képesítési/minősítési rendszerek 2012-ig való létrehozásáért a kisméretű biomassza-bojlerek és -kazánok, a fotovoltaiikus napenergia és a termikus napenergia rendszerek, a sekély geotermikus rendszerek és a hőszivattyúk üzembe helyezői számára.
- c) Léteznek-e már ilyen képesítési/minősítési rendszerek? Ha igen, kérjük, ismertesse azokat.
- d) Nyilvánosan hozzáférhető-e az ezekkel a rendszerekkel kapcsolatos információ? A megfelelő képesítéssel, illetve minősítéssel rendelkező üzembe helyezők jegyzéke közzé van-e téve? Ha igen, hol? Vannak-e a nemzeti/regionális képesítési rendszerekkel egyenértékűnek elfogadott más rendszerek?
- e) Kérjük, foglalja össze a hatályban lévő, illetve a tervezett regionális és (ha van ilyen) helyi intézkedéseket.

4.2.6. A villamosenergia-infrastruktúra fejlesztése (a 2009/28/EK irányelv 16. cikkének (1) és (3)–(6) bekezdése)

A meglévő helyzet és a már hatályban lévő jogszabályok mellett e részben ismertetni kell a jövőben tervezett intézkedéseket és felülvizsgálatokat, az azokért felelős szerveket és a várható eredményeket.

- a) Az energiahálózatokkal kapcsolatos követelményekről szóló hatályos nemzeti jogszabályok hivatkozási adatai (16. cikk).
- b) Hogyan biztosítják a szállítási és elosztási hálózatok olyan irányú fejlesztését, hogy azok képesek legyenek befogadni a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia előirányzott mennyiségét a villamosenergia-rendszer biztonságos működésének egyidejű fenntartása mellett? Ez a követelmény hogyan illeszkedik a szállításrendszer- és elosztásrendszer-üzemeltetők időszakos hálózati terveibe?
- c) Az intelligens hálózatok, a információs technológiai eszközök és a tároló létesítmények milyen szerepet fognak játszani? Hogyan gondoskodnak ezek fejlesztéséről?
- d) Tervezik-e a szomszéd országokkal összekötő kapacitások megerősítését? Ha igen, mely rendszerösszekötők, milyen kapacitással való és mikorra történő megerősítéséről van szó?
- e) Milyen intézkedéseket tesznek a hálózati infrastruktúrával kapcsolatos engedélyezési eljárások felgyorsítására? Mi az engedélyek megadásával kapcsolatos jelenlegi helyzet, és az eljárások átlagosan mennyi időt vesznek igénybe? Hogyan lehetne ezen javítani? *(Kérjük mutassa be a jelenlegi helyzetet és a jogszabályokat, a feltárt szűk keresztmetszeteket, valamint az eljárás egyszerűsítésére irányuló terveket, a végrehajtásra előirányzott időkerettel és a várható eredményekkel együtt.)*
- f) Hogyan gondoskodnak a hálózati infrastruktúra engedélyezésének eljárása és a más, igazgatási tervezési eljárások közötti koordinációról?
- g) A megújuló energiaforrásokból villamos energiát előállító új létesítmények kapnak-e elsőbbségi összekapcsolási jogot vagy tartalékolnak-e számukra összekötői kapacitásokat?
- h) Vannak-e olyan üzemkész megújulóenergia-létesítmények, amelyeket a vezeték korlátozott kapacitása miatt nem kapcsolnak rá hálózatra? Ha igen, milyen lépéseket terveznek e helyzet megoldására, és mikorra várható a megoldás?
- i) A szállításrendszer- és elosztórendszer-üzemeltetők megalkották-e és nyilvánosságra hozták-e a műszaki átalakítások költségeinek viselésére és megosztására vonatkozó szabályokat? Ha igen, hol tették azokat közre? Hogyan biztosítják azt, hogy ezek a szabályok objektív, átlátható és megkülönböztetésmentes kritériumokon alapulnak? Vannak-e külön szabályok a peremterületek és az alacsony népsűrűségű területek termelői számára? *(A költségviselésre vonatkozó szabályok meghatározzák, hogy a költségek mely részét fizeti a vezetékre csatlakozni kívánó termelő, és mely részét a szállítási rendszer vagy az elosztórendszer üzemeltetője. A költségmegosztásra vonatkozó szabályok azt határozzák meg, hogy a szükséges költségek hogyan oszlanak meg a vezetékre később csatlakoztatott termelők között, amelyek mindegyike élvezi az új vezetékkel, illetve a vezeték megerősítésével járó előnyöket.)*
- j) Kérjük ismertesse, hogy a hálózatra kapcsolás és a műszaki átalakítás költségei hogyan oszlanak meg a termelők és/vagy a szállításrendszer-üzemeltetők és/vagy az elosztórendszer-üzemeltetők között? E befektetések költségei mi módon térülnek meg a szállításrendszer-üzemeltetők és az elosztórendszer-üzemeltetők számára? Tervezik-e a költségviselésre vonatkozó szabályok módosítását a jövőben? Milyen módosításokat terveznek és milyen eredményeket várnak ezekről? *(A hálózatra csatlakozás költségeinek megosztására többféle módszer létezik. A tagállamok választhatják az egyiket vagy ezeknek valamely kombinációját. A „teljes körű” kapcsolási költségbeszámítás módszere szerint a megújuló energiaforrásokból villamos energiát előállító létesítmény kivitelezője a vezetékes infrastruktúra fejlesztésének többféle költségét is viseli [a hálózatra kapcsolás, a hálózat-megerősítés és hálózat-bővítés költségeit]. Egy másik módszer a „részleges” kapcsolási költségbeszámítás, amely azt jelenti, hogy a kivitelező csak a hálózatra kapcsolás költségét viseli, de a hálózat megerősítésének és bővítésének a költségeit nem [ezek ugyanis beépülnek a hálózati díjakba, amelyeket a fogyasztó fizet]. Egy további változat, amikor a hálózatra kapcsolás minden költségét a társadalom viseli, és azok beépülnek a hálózati díjakba.)*
- k) Vannak-e szabályok arra vonatkozóan, hogy az elsőként, majd a később bekötött termelők hogyan osztják meg a költségeket? Ha nincsenek, hogyan veszik figyelembe a később bekötött termelők előnyeit?
- l) Hogyan gondoskodnak arról, hogy a szállítási rendszerek és az elosztórendszerek üzemeltetői a hálózatra csatlakozni kívánó új termelők rendelkezésére bocsátják a szükséges információt a költségekkel, a kérelmek elbírálásának pontos időrendjével és a hálózatra való rákapcsolás tervezett időrendjével kapcsolatban?

4.2.7. A villamosenergia-hálózat üzemeltetése (a 2009/28/EK irányelv 16. cikkének (2), (7) és (8) bekezdése)

- a) Hogyan garantálják szállításrendszer- és elosztórendszer-üzemeltetők a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia szállítását és elosztását? Biztosítják-e az elsőbbségi vagy a garantált hozzáférést?
- b) Hogyan biztosítják azt, hogy a szállításrendszer-üzemeltető a termelőlétesítmények teherelosztása során elsőbbséget ad a megújuló energiaforrásokat használó villamos energiát termelő létesítményeknek?

- c) Hogyan biztosítják, hogy a hálózattal és a piaccal kapcsolatos üzemelési döntések meghozatalakor a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia a lehető legkisebb mértékben kerüljön hátrányba? Milyen típusú intézkedéseket terveznek, és mikor várható azok végrehajtása? (A különböző források hálózatra kapcsolását lehetővé tévő piaci és hálózati működési modell tartalmazhat olyan intézkedéseket, mint a valós időhöz közelebb eső kereskedés [a következő napra adott előrejelzésről a napon belül nyújtott előrejelzésre és a termelői egységek teherelosztásának újraütemezésére való átállással], a piaci körzetek összevonása, elegendő határkeresztesző kapacitás és kereskedelem biztosítása, a szomszédos rendszerüzemeltetők jobb együttműködése, a fejlettebb kommunikációs és ellenőrzési eszközök alkalmazása, a keresletoldali szabályozás és a piacokon való aktív keresletoldali részvétel [a kétirányú kommunikációs rendszerek – azaz az intelligens fogyasztásmérésen – keresztül], a nagyobb arányú elosztott termelés és belföldi tárolás [pl. elektromos járművek], valamint az elosztóhálózati rendszerek aktív irányítása [intelligens hálózatok].)
- d) A energiapiaci szabályozó hatóságot értesítették-e ezekről az intézkedésekről? Van-e e hatóságnak hatásköre arra, hogy felügyelje és megerősítse ezeknek az intézkedéseknek a végrehajtását?
- e) A villamosenergia-piacon jelen vannak-e a megújuló energiaforrásokból villamos energiát előállító erőművek? Kérjük, szíveskedjen ezt kifejtetni! Milyen kötelezettségei vannak ezeknek az erőműveknek a villamosenergia-piacon való részvételt illetően?
- f) A szállítási és elosztási díjak felszámításakor milyen szabályok vonatkoznak a megújuló energiaforrásokból villamos energiát termelőkre?

4.2.8. A biogáz földgázhálózatra való rákapcsolása (a 2009/28/EK irányelv 16. cikkének (7), (9) és (10) bekezdése)

- a) Hogyan biztosítják, hogy a szállítási és elosztási díjak felszámításakor ne alkalmazzanak megkülönböztetést a megújuló energiaforrásokból előállított gázzal szemben?
- b) Felmérték-e a gázhálózati infrastruktúra kibővítésének szükségességét a megújuló energiaforrásokból előállított gáz befogadásának lehetővé tétele érdekében? Milyen eredménnyel? Ha nem, készül-e ilyen értékelés?
- c) Közzé tették-e a biogáz hálózatra kötésének műszaki szabályait és a bekötési díjakat? Hol tették közzé e szabályokat?

4.2.9. A távfűtés és a távhűtés infrastruktúrájának fejlesztése (a 2009/28/EK irányelv 16. cikkének (11) bekezdése)

- a) Kérjük értékelje, hogy szükséges-e új infrastruktúrát építeni a megújuló energiaforrásokat felhasználó távfűtés és távhűtés számára a 2020-as célkitűzés megvalósítása érdekében. Ezen értékelés alapján vannak-e tervek az ilyen infrastruktúra támogatására a jövőben? A nagyméretű, biomasszát, napenergiát és geotermikus energiát felhasználó távfűtő és távhűtő létesítmények várhatóan milyen mértékben járulnak hozzá a célkitűzés megvalósításához?

4.2.10. Bioüzemanyagok és más folyékony bio-energiahordozók – fenntarthatósági kritériumok és e kritériumoknak való megfelelés ellenőrzése (a 2009/28/EK irányelv 17–21. cikke)

A cselekvési terv e részének be kell mutatnia a tagállam jövőbeni stratégiáját a bioüzemanyagokra és a folyékony bio-energiahordozókra vonatkozó fenntarthatósági kritériumok teljesítését és a rendszernek való megfelelés ellenőrzését illetően.

- a) Hogyan hajtják végre nemzeti szinten a bioüzemanyagokra és a folyékony bio-energiahordozókra vonatkozó fenntarthatósági kritériumokat? (Terveznek-e végrehajtási jogszabályt? Milyen intézményes keretet kívánnak létrehozni?)
- b) Hogyan gondoskodnak arról, hogy azok a bioüzemanyagok és folyékony bio-energiahordozók, amelyek a nemzeti megújulóenergia-célkitűzésbe és megújulóenergia-kötelezettségekbe beszámítanak, és/vagy pénzügyi támogatásra jogosultak, megfeleljenek a 2009/28/EK irányelv 17. cikkének (2)–(5) bekezdésében megállapított fenntarthatósági kritériumoknak? (Létrehoznak-e olyan nemzeti intézményt/szervet, amely felelős lesz a kritériumoknak való megfelelés felügyeletéért/ellenőrzéséért?)
- c) Ha nemzeti hatóság/szerv felügyeli majd a kritériumok teljesítését, ez a nemzeti hatóság/szerv létezik-e már? Ha igen, kérjük adjon erről bővebb információt. Ha nincs ilyen intézmény, mikorra tervezik annak létrehozását?
- d) Kérjük tájékoztasson a földterületek besorolására és az országos telekkönyvezésre vonatkozó nemzeti jogszabályokról a 2009/28/EK irányelv 17. cikke (3)–(5) bekezdésének való megfelelés ellenőrzésével kapcsolatban. A gazdasági szereplők hogyan férhetnek hozzá ehhez az információhoz? (Kérjük, tájékoztasson a különböző besorolású földterületek – például a biológiai sokféleség képviselő területek, védett területek stb. – megkülönböztetésére vonatkozó szabályokról, valamint a földterületek nyilvántartását és besorolásuk változását felügyelő illetékes nemzeti hatóságról.)
- e) Kérjük adjon tájékoztatást arról, hogy a védett területek milyen nemzeti, európai vagy nemzetközi természetvédelmi rendszer keretében kapták besorolásukat.

- f) Milyen eljárással lehet a földterület besorolását megváltoztatni? Mely hatóság gyakorolja a földterület besorolásának megváltoztatására vonatkozó felügyeleti és jelentéstételi jogokat? Milyen gyakran frissítik a földterületek besorolását tartalmazó nyilvántartást (havonta, évente, kétfévente stb.)?
- g) Hogyan gondoskodnak országos szinten a helyes agrár-környezetvédelmi gyakorlatnak és más feltételeességi követelményeknek való megfelelésről (a 2009/28/EK irányelv 17. cikkének (6) bekezdése), és hogyan ellenőrzik azt?
- h) Tervezik-e a bioüzemanyagok és a folyékony bio-energiához tartozók fenntarthatóságát biztosító, önkéntes „minősítési” rendszerek létrehozásának elősegítését a 2009/28/EK irányelv 18. cikkének (4) bekezdésében leírtak szerint? Ha igen, milyen módon?

4.3. **A villamosenergia-ágazatban a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának támogatását célzó, a tagállam vagy a tagállamok egy csoportja által alkalmazott támogatási rendszerek**

A támogatási rendszerek alapulhatnak célkitűzéseket és/vagy kötelezettségeket előíró jogszabályokon. Nyújthatnak pénzügyi támogatást beruházáshoz vagy valamely üzem működéséhez. Vannak „puha” intézkedések is, így például a tájékoztató, oktató és felvilágosító kampányok. Mivel a „puha” intézkedések ismertetésére fentebb már sor került, ebben a részben a jogszabályi és pénzügyi intézkedések értékelésére kell fektetni a hangsúlyt.

Kérjük, ismertesse a hatályban lévő rendszereket: adja meg jogszabályi hivatkozási számukat, részletesen mutassa be a rendszert, jelölje meg időtartamát (a kezdeti és befejezési időponttal együtt), írja le a múltban tapasztalt hatást és tájékoztasson arról, hogy terveznek-e a jövőben reformot vagy új programot, és ha igen, mikor? Milyen eredmények várhatóak?

Rendelet

A rendelet célkitűzés(ek)e)t és kötelezettségeket állapíthat meg. Ha van ilyen kötelezettség, kérjük, részletesen írja le a következőket:

- a) Mi a kötelezettség/célkitűzés jogi alapja?
- b) Van-e konkrét technológiára irányuló célkitűzés?
- c) Milyen konkrét éves kötelezettségek/célkitűzések vannak (technológiánként)?
- d) Kire vonatkozik a kötelezettség?
- e) Milyen következménnyel jár a kötelezettség nem teljesítése?
- f) Van-e valamilyen mechanizmus a kötelezettség teljesítésének felügyeletére?
- g) Van-e valamilyen mechanizmus a kötelezettségek/célkitűzések módosítására?

Pénzügyi támogatás

A pénzügyi támogatásokat többféleképpen lehet osztályozni. Példaként a következő kategóriák említhetők: beruházások pénzügyi támogatása, tőkejuttatás, alacsony kamatú hitel, adómentesség vagy adókedvezmény, adó-visszatérítés, pályázati programok, megújulóenergia-kötelezettségek zöld bizonyítványokkal vagy anélkül (forgalmazható zöld bizonyítványok), betáplálási tarifák, betáplálási felár és önkéntes rendszerek.

Az alkalmazott rendszerekkel kapcsolatban kérjük részletesen válaszoljon a következő kérdésekre:

- a) Mi a rendszer neve, és hogyan foglalná össze röviden annak tartalmát?
- b) Önkéntes vagy kötelező rendszerről van-e szó?
- c) Ki irányítja a rendszert? (Végrehajtásért felelős szerv, felügyelő hatóság.)
- d) Milyen intézkedéseket hoztak a nemzeti célkitűzés eléréséhez szükséges költségvetési források/finanszírozás biztosítása érdekében?
- e) Hosszú távon hogyan biztosítja a rendszer a biztonságot és a megbízhatóságot?
- f) Sor kerül-e a rendszer időszakos felülvizsgálatára? Milyen visszacsatolási vagy kiigazítási mechanizmusok vannak? Hogy történt a rendszer optimalizálása eddig?

- g) Az egyes technológiáknak juttatott támogatás eltérő-e?
- h) Mi a támogatási rendszer várható hatása az energiatermelésre?
- i) A támogatás függ-e energiahatékonysági kritériumok teljesítésétől?
- j) Az intézkedés hatályban van-e? Kérjük, jelölje meg a rendszert szabályozó nemzeti jogszabályt.
- k) A rendszer a tervezési szakaszban van-e? A rendszer mikor lép a működési szakaszba?
- l) Melyek a rendszer egészére kijelölt kezdeti és befejezési (időtartam) időpontok?
- m) Mi a támogatásra jogosult rendszer maximális és minimális mérete?
- n) Ugyanazt a projektet támogathatja-e több intézkedés is? Milyen intézkedéseket lehet halmozni?
- o) Vannak-e regionális/helyi támogatási rendszerek? Ha igen, kérjük, a fentebbi szempontok alapján ismertesse őket:

A beruházások pénzügyi támogatására vonatkozó külön kérdések:

- a) Milyen fajta támogatást nyújt a rendszer? (Állami támogatás, tőketámogatás, alacsony kamatú hitel, adómentesség vagy adókedvezmény, adó-visszatérítés.)
- b) A rendszerben ki részesülhet támogatásban? A támogatás konkrét technológia(k)ra vonatkozik-e?
- c) A támogatási kérelmek benyújtása és elbírálása folyamatosan vagy időszakos felhívások alapján történik-e? Ha időszakosan történik, kérjük, írja le annak gyakoriságát és feltételeit.

A forgalmazható bizonyítványokra vonatkozó konkrét kérdések:

- a) Az energiaellátás egészén belül a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia részarányára van-e kötelező előírás?
- b) Kire vonatkozik a kötelezettség?
- c) Vannak-e az egyes konkrét technológiákra előírt sávok?
- d) Milyen technológiákra vonatkozik a rendszer?
- e) Megengedett-e a bizonyítványok nemzetközi kereskedelme? Milyen feltételekkel?
- f) Van-e rögzített minimumár?
- g) Mi a kötelezettség nem teljesítésének a következménye?
- h) Mi a bizonyítványok átlagos ára? Ezt az információt nyilvánosságra hozták-e? Hol?
- i) A bizonyítványok kereskedelmi rendszerének mik a jellemzői?
- j) Egy üzem mennyi ideig vehet részt a rendszerben?

A betáplálási tarifákra vonatkozó külön kérdések:

- a) Milyen feltételek megléte esetén alkalmazható a rögzített betáplálási tarifa?
- b) Van-e a megtermelt villamos energia éves mennyiségében vagy a beépített kapacitásban meghatározott felső határa a tarifára való jogosultságnak?

- c) A rendszer konkrét technológiákra vonatkozik-e? Melyek az egyes technológiákra vonatkozó tarifaszintek?
- d) Vannak-e egyéb, a tarifákat differenciáló feltételek?
- e) Mennyi ideig garantált a rögzített tarifa?
- f) Van-e a rendszerben lehetőség a tarifa kiigazítására?

A betáplálási felárra vonatkozó külön kérdések:

- a) Milyen feltételek megléte esetén alkalmazható a betáplálási felár?
- b) Van-e a megtermelt villamos energia éves mennyiségében vagy a beépített kapacitásban meghatározott felső határa a felárra való jogosultságnak?
- c) A betáplálási felár a rögzített ár alternatíváját jelenti-e?
- d) A rendszer konkrét technológiákra vonatkozik-e? Melyek az egyes technológiákra vonatkozó felárszintek?
- e) Van-e rögzített minimális és/vagy maximális felár? Kérjük, fejtse ki ezt bővebben.
- f) Mennyi ideig garantált a felár?
- g) A rendszerben van-e lehetőség a felár kiigazítására?

A pályáztatásra vonatkozó konkrét kérdések:

- a) Milyen gyakran írnak ki pályázatokat és mekkora e pályázatok nagyságrendje?
- b) Milyen technológiákra vonatkoznak?
- c) A pályázatok kapcsolódnak-e a hálózati fejlesztésekhez?

4.4. A fűtés- és hűtéságazatban a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának támogatását célzó, a tagállam vagy a tagállamok egy csoportja által alkalmazott támogatási rendszerek

Kérjük, kövesse a 4.3. pont szerkezetét, és válaszolja meg ugyanazokat a kérdéseket a megújulóenergia-használat támogatását a fűtés- és a hűtéságazatban elrendelő intézkedések vonatkozásában. Kérjük térjen ki a következő szempontokra is:

- a) A villamos energia megújuló energiaforrásokból való előállítását támogató rendszereket hogyan teszik alkalmassá a megújuló energiaforrásokat felhasználó kapcsolt hő- és villamosenergia-termelés ösztönzésére?
- b) Mely támogatási rendszerek támogatják a megújuló energiaforrásokat felhasználó távfűtés és távhűtés alkalmazását?
- c) Mely támogatási rendszerek támogatják a megújuló energiaforrásokat felhasználó kisméretű fűtési és hűtési rendszerek alkalmazását?
- d) Mely támogatási rendszerek támogatják a megújuló energiaforrásokat felhasználó fűtés és hűtés ipari alkalmazását?

4.5. A közlekedési ágazatban a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának támogatását célzó, a tagállam vagy a tagállamok egy csoportja által alkalmazott támogatási rendszerek

Kérjük, kövesse a 4.3. pont szerkezetét, és válaszolja meg ugyanazokat a kérdéseket a megújulóenergia-használat támogatását a közlekedési ágazatban elrendelő intézkedések vonatkozásában. Kérjük tegyen különbséget az egyes közlekedési módok (például közúti közlekedés, nem közúti szárazföldi közlekedés) között. Kérjük térjen ki a következő kiegészítő szempontokra is:

- a) Milyen konkrét éves kötelezettségek/célkitűzések vannak (üzemanyagonkénti/technológiánkénti csoportosításban)?
- b) A támogatás különbözik-e az egyes üzemanyag-típusoknak vagy technológiáknak megfelelően? Részesülnek-e külön támogatásban a 2009/28/EK irányelv 21 cikkének (2) bekezdésében szereplő kritériumokat teljesítő bioüzemanyagok?

4.6. Külön intézkedések a biomasszából előállított energia használatának támogatására

A biomassza fontos elsődleges energiaforrás mindhárom szektorban: a fűtésben és hűtésben, a villamosenergia-ágazatban és a közlekedésben. A biomasszára vonatkozó nemzeti stratégia központi szerepet játszik a különböző energia-végfelhasználási módok szerepének és kölcsönhatásának, valamint más, nem energetikai szektorokkal való kölcsönhatásuk tervezésében. A tagállamoknak ezért értékelniük kell hazai adottságaikat, valamint a hazai és importált biomasszaforrások fokozott felhasználásának lehetőségét. E részben elemezni kell a más, nem energetikai szektorokra (például az élelmiszer- és takarmánytermelési ágazatra, a papíriparra, az építőiparra, a bűtoriparra stb.) gyakorolt hatást és kölcsönhatást.

4.6.1. Biomassza-ellátás: a hazai és külkereskedelemben beszerzett ellátás

E pontban a tagállamoknak értékelniük kell a hazai biomassza-ellátást, valamint az importigényt.

Meg kell különböztetni (A) az erdőgazdálkodásból – (1) közvetlen és (2) közvetett módon – származó biomasszát; (B) a mezőgazdaságból és halászatból – (1) közvetlenül, illetve (2) melléktermékként/feldolgozott termékként kinyert – biomasszát; valamint (C) a hulladékból – (1) szilárd települési hulladék biológiailag lebontható részéből (2) szilárd ipari hulladék biológiailag lebontható részéből és a (3) szennyvíziszapból – származó biomasszát. A biomassza-ellátás fent említett főbb csoportjairól kötelező információt szolgáltatni, míg az alkategóriák szerinti részletesebb ismertetés fakultatív. Az összesített adatoknak azonban ki kell térnie az alább következő ellátási kategóriákra és tartalmazniuk kell a 7. táblázat rovataiban szereplő információkat. Kötelező felvilágosítást adni az (EU és nem EU) import, valamint (ha lehetséges, az EU és nem EU) export szerepéről.

Kérjük, vegye figyelembe, hogy a faforgács, a faapríték és a faellet származhat közvetlen ellátásból vagy közvetett, erdészeti ellátásból. Ha a táblázat tartalmaz a faelletre vonatkozó információt, akkor ki kell térni arra is, hogy ez a nyersanyag közvetlen vagy közvetett ellátásból származik-e.

A biogáz és a folyékony bioüzemanyagok esetében a 7. táblázatban a nyers alapanyag, és nem a feldolgozott alapanyag, mennyiségét kell megadni. Tudott, hogy az import és export esetében a bioüzemanyagok előállítására szolgáló biomassza-alapanyag mennyiségét nehezebb megállapítani, ezért szükség lehet becslésre. Amennyiben az importra vonatkozó információ bioüzemanyag-importot jelent, erre a táblázatban külön utalni kell.

7. táblázat

Biomassza-ellátás 2006-ban:

Szármasági ágazat		A hazai források mennyisége ⁽¹⁾	Importált		Exportált	Nettó mennyiség	Elsődleges energiaforrásból termelt energia (ktoe)
			EU	Nem EU			
(A) Erdőgazdálkodásból származó biomassza: ⁽²⁾	Ebből:						
	1. Energiatermelésre felhasznált, az erdőkből és más erdős területekről származó közvetlen fabiomassza-ellátás						
	Fakultatív – amennyiben van erre vonatkozó információ, további részleteket is meg lehet adni az e kategóriába tartozó alapanyagokról: a) fakitermelés b) fakitermelési maradványok (lombozat, ágak, kéreg, fatuskók) c) területrendezési maradványok (parkok, kertek, fasorok és bozótok fabiomasszája) d) egyéb (Kérjük részletezze.)						

Származási ágazat		A hazai források mennyisége ⁽¹⁾	Importált		Exportált	Nettó mennyiség	Elsődleges energiaforrásból termelt energia (ktoe)
			EU	Nem EU	EU/nem EU		
	2. Energiatermelésre felhasznált közvetett fabiomassza-ellátás						
	<i>Fakultatív – amennyiben van erre vonatkozó információ, további részleteket is meg lehet adni:</i> a) Fűrészárugyártásból, famegmunkálásból, bútortiparból származó maradványok (kéreg, fűrészpor) b) papíripari melléktermékek (szennylág, tallolaj) c) feldolgozott faüzemanyag d) fogyasztói felhasználás után újrahasznosított fa (energiatermelésben újrahasznosított fa, háztartási fahulladék) e) egyéb (Kérjük részletezze.)						
(B) Mezőgazdaságból és halászatból származó biomassza:	Ebből:						
	1. Energiatermelésre közvetlenül felhasznált mezőgazdasági növények és halászati termékek						
	<i>Fakultatív – amennyiben van erre vonatkozó információ, további részleteket is meg lehet adni:</i> a) szántóföldi növények (gabona, olajos magvak, cukorrépa, silókukorica) b) ültetvények c) rövid vágásfordulójú erdők d) egyéb energianövény (fűfélék) e) algák f) egyéb (Kérjük részletezze.)						
	2. Energiatermelésre felhasznált mezőgazdasági melléktermékek/feldolgozott maradványok és halászati melléktermékek						
	<i>Fakultatív – amennyiben van erre vonatkozó információ, további részleteket is meg lehet adni:</i> a) szalma b) trágya c) állati zsír d) hús- és csontliszt e) sajtolási melléktermékek (az olajos magvak és az olíva kisajtolásakor keletkező, energiatermelésre felhasznált olajpogácsa is) f) gyümölcsbiomassza (héj, mag is) g) halászati termékek h) szőlő, olajfa, gyümölcsfák metszéséből származó maradványok i) egyéb (Kérjük részletezze.)						

Szármaszási ágazat		A hazai források mennyisége ⁽¹⁾	Importált		Exportált	Nettó mennyiség	Elsődleges energiaforrásból termelt energia (ktoe)
			EU	Nem EU			
(C) Hulladékból származó biomassza:	Ebből:						
	1. Szilárd települési hulladék biológiailag lebontható része (kertekből és parkokból származó biológiailag lebontható hulladék, háztartási fa- és konyhai hulladék, éttermi, vendéglátó-ipari és bolti létesítmények hulladéka és az élelmiszer-előállító üzemek hasonló hulladéka) és hulladéklerakó-gáz						
	2. Ipari hulladék biológiailag lebontható része (papír, karton, raklapok is)						
	(3) Szennyvíziszap						

⁽¹⁾ A forrás mennyisége m³-ben (ha ez lehetséges, egyébként valamely más, megfelelő egységben) kifejezve az (A) kategória és alkategóriái esetében, és tonnában kifejezve a (B) és a (C) kategória és alkategóriáik esetében.

⁽²⁾ Az erdőgazdálkodásból származó biomasszába az erdészeti alapú iparágakból származó biomasszát is be kell számítani. Az erdőgazdálkodásból származó biomassza kategóriájában a feldolgozott szilárd üzemanyagokat, úgymint a faforgácsot, a fapelletet és a faaprólékot is be kell számítani a megfelelő származási alosztályokban.

Kérjük mutassa be az átváltási tényezőt/számítási módszert, amelyet fentebb a rendelkezésre álló forrásmennyiség elsődleges energiává való átalakításához használt.

Kérjük részletezze a szilárd települési hulladék és az ipari hulladék biológiailag lebontható részének kiszámítási módszerét.

Kérjük használja a 7a. táblázatot a biomassza-energia 2015-ben és 2020-ban való felhasználásának becslésére. (Követve a 7. táblázatban szereplő besorolást.)

7a. táblázat

A hazai biomassza-ellátás becsült mennyisége 2015-ben és 2020-ban

Szármaszási ágazat		2015		2020	
		A hazai források várható mennyisége	Elsődleges energiaforrásból termelt energia (ktoe)	A hazai források várható mennyisége	Elsődleges energiaforrásból termelt energia (ktoe)
(A) Erdőgazdálkodásból származó biomassza:	1. Energiatermelésre felhasznált, az erdőkből és más erdős területekről származó közvetlen fabiomassza-ellátás				
	2. Energiatermelésre felhasznált közvetett fabiomassza-ellátás				
(B) Mezőgazdaságból és halászatból származó biomassza:	1. Energiatermelésre közvetlenül felhasznált mezőgazdasági termények és halászati termékek				
	2. Energiatermelésre felhasznált mezőgazdasági melléktermékek/feldolgozott maradványok és halászati melléktermékek				

Származási ágazat		2015		2020	
		A hazai források várható mennyisége	Elsődleges energiaforrásból termelt energia (ktoe)	A hazai források várható mennyisége	Elsődleges energiaforrásból termelt energia (ktoe)
(C) Hulladékból származó biomassza:	1. Szilárd települési hulladék biológiailag lebontható része (kertekből és parkokból származó biológiailag lebontható hulladék, háztartási fa- és konyhai hulladék, éttermi, vendéglátó-ipari és bolti létesítmények hulladéka és az élelmiszer-előállító üzemek hasonló hulladéka) és hulladéklerakó-gáz				
	2. Ipari hulladék biológiailag lebontható része (papír, karton, raklapok is)				
	3. Szennyvíziszap				

A becslések szerint az importált biomassza milyen szerepet fog játszani a 2020-ig terjedő időszakban? Kérjük részletezze a várható mennyiségeket (ktoe), és jelölje meg az import lehetséges forrásául szolgáló országokat.

A fentebb megadott információkon túlmenően, kérjük, mutassa be a kimondottan energiatermelésre felhasznált mezőgazdasági területek jelenlegi helyzetét, a következő táblázat szerint:

8. táblázat

Az energia-növények termesztésére szolgáló mezőgazdasági földhasználat 2006-ban

(ha)

Az energia-növények termesztésére szolgáló mezőgazdasági földhasználat	Terület
1. Rövid vágásfordulójú erdők (fűzfa, nyárfa) telepítésére használt földterület	
2. Egyéb energia-növények, így fűfélék (kanáriköles, kakaslábfiú, japánfű) és cirok termesztésére használt földterület	

4.6.2. **A biomassza nagyobb mértékű rendelkezésre állását célzó intézkedések, a biomassza egyéb felhasználóira (mezőgazdasági és erdészeti alapú ágazatok) is figyelemmel**

Az új biomasszaforrások fokozott felhasználása:

a) Kérjük részletezze, hogy mekkora a degradálódott földterület.

b) Kérjük részletezze, hogy mekkora a nem használt szántóföldi terület nagysága.

c) Terveznek-e olyan intézkedéseket, amelyek bátorítanák a nem használt szántóföldi területek, a degradált földterületeket stb. művelés alá vonását energiatermelési céllal?

d) Tervezik-e bizonyos már ma rendelkezésre álló elsődleges anyagok (például állati trágya) energia célú felhasználását?

e) Van-e külön, a biogáz termelését és felhasználását elősegítő szakpolitika? Milyen típusú felhasználásokat bátorítanak (helyi, távfűtés, biogázhálózat, földgázhálózatra kapcsolás)?

- f) Milyen intézkedéseket terveznek az erdőgazdálkodási technikák javítására annak érdekében, hogy az erdők biomasszájának kiaknázását fenntartható módon a lehető legnagyobb mértékben fokozzák? ⁽⁴⁾ Hogyan javítják az erdőgazdálkodást a növekedés jövőbeni fokozása érdekében? A meglévő biomassza kiaknázására tervezett intézkedések közül melyeket lehet már most gyakorlatilag megvalósítani?

Más ágazatokra gyakorolt hatás:

- a) Hogyan fogják nyomon követni a biomassza energia célú felhasználásának más, mezőgazdasági és erdészeti alapú ágazatokra gyakorolt hatásait? Mik ezek a hatások? (Ha lehetséges, kérjük szolgáltatson számszerű adatokat is e hatásokról.) Tervezik-e a jövőben ezen hatások nyomon követését?
- b) A mezőgazdasági és erdészeti alapú más ágazatokban milyen fejlemények várhatóak, amelyek az energia felhasználására hatással lehetnek? (Pl. a hatékonyság/termelékenység növekedése növelheti, illetve csökkentheti-e az energiaszükséglet számára rendelkezésre álló melléktermékek mennyiségét?)

4.7. A tagállamok közötti statisztikai átruházások tervezett igénybe vétele, valamint a más tagállamokkal és harmadik országokkal közös projektekben való tervezett részvétel

Ebben az alfejezetben kell bemutatni a tagállamok közötti, valamint a tagállamok és harmadik országok közötti együttműködési mechanizmusok várható alkalmazását. Az itt közölt adatoknak a 2009/28/EK irányelv 4. cikkének (3) bekezdésében említett előrelézési dokumentumban nyújtott információra kell épülnie.

4.7.1. Eljárási szempontok

- a) Kérjük ismertesse (lépésről lépésre) a statisztikai átruházásra vagy a közös projektre vonatkozó, meglévő vagy létrehozandó, nemzeti eljárást (beleértve a felelős szerveket és a kapcsolattartási pontokat is).
- b) Kérjük ismertesse azokat az eszközöket, amelyek segítségével a magánszervezetek javaslatokat tehetnek és részt vehetnek a közös projektekben akár a tagállamokkal, akár harmadik országokkal együtt.
- c) Kérjük mutassa be azokat a kritériumokat, amelyek meghatározzák, hogy mikor kell statisztikai átruházást, és mikor közös projektet alkalmazni.
- d) Milyen mechanizmus segítségével történik más, érdekelt tagállamok bevonása a közös projektbe?
- e) Országának kíván-e más tagállamok közös projektjeiben részt venni? Évente mennyi új, beépített kapacitás/villamosenergia- vagy hőtermelés támogatását tervezik? Hogyan tervezik az ilyen projektek támogatási rendszerének létrehozását?

4.7.2. A megújulóenergia-termelés ütemterv-előirányzathoz viszonyított, más tagállamoknak átadható becsült többlet

A kért információ megadásához kérjük használja a 9. táblázatot.

4.7.3. A közös projektek becsült potenciálja

- a) Országának területén mely ágazatban tud közös projektek céljára fejlesztési lehetőséget ajánlani a megújuló energia használatára?
- b) Meghatározták-e a fejlesztendő technológiát? Évente mennyi új beépített kapacitást hoznának létre, illetve mennyi villamos energiát vagy hőt termelnének?
- c) Hogyan határozzák meg a közös projektek helyszínét? (Például helyi és regionális hatóságok vagy kivitelezők ajánlhatnak-e helyszíneket? Vagy minden projekt részt vehet-e a helytől függetlenül?)
- d) Ismerik-e más tagállamok vagy harmadik országok közös projektekkel kapcsolatos lehetőségeit? (Mely ágazatokban?) Mekkora kapacitásról van szó? Mekkora a tervezett támogatás? (Milyen technológiákra vonatkozik?)
- e) A támogatásnál előnyben kívánnak-e részesíteni bizonyos technológiákat? Ha igen, melyeket?

⁽⁴⁾ Az Erdészeti Állandó Bizottság II. ad-hoc munkacsoportjának „Mobilisation and efficient use of wood and wood residues for energy generation” című jelentésében ajánlások találhatók erre vonatkozóan. A jelentés letölthető az alábbi internetes címről: http://ec.europa.eu/agriculture/fore/publi/sfc_wgii_final_report_072008_en.pdf

4.7.4. A megújulóenergia-szükséglet hazai termelésen kívüli forrásokból biztosítandó becsült aránya

A kért információ megadásához kérjük használja a 9. táblázatot.

9. táblázat

A megújulóenergia-termelés ütemterv-előirányzathoz viszonyított becsült többlet/hiánya, amely [tagállam]-ban/-ben/-on más tagállamoknak/tól átadható/átvehető

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Az előrejelzési dokumentumban becsült többlet											
A cselekvési tervben becsült többlet											
Az előrejelzési dokumentumban becsült hiány											
A cselekvési tervben becsült hiány											

(ktoe)

5. ÉRTÉKELÉSEK

5.1. Az egyes megújulóenergia-technológiáktól elvárt teljes hozzájárulás a villamosenergia-ágazatban, a fűtésben és hűtésben, valamint a közlekedésben felhasznált, megújuló energiaforrásból előállított energia részarányaira vonatkozó kötelező, 2020-ig teljesítendő célkitűzések, illetve az időközi ütemterv-előirányzat megvalósításához.

Az egyes megújulóenergia-technológiák hozzájárulását az ütemterv és a 2020-as célkitűzések megvalósításához a villamosenergia-, a fűtés- és hűtés-, valamint a közlekedési ágazatban becsléssel, a jövő lehetséges forgatókönyvének felvázolásával kell megadni, anélkül, hogy feltétlenül szükséges lenne technológiára vonatkozó célkitűzéseket vagy kötelezettségeket kitűzni.

A villamosenergia-ágazat esetében mind a várható (összesített) beépített kapacitást (MW-ban), mind az éves termelést (GWh-ban) technológiánként meg kell jelölni. A vízenergia esetében meg kell különböztetni az 1 MW alatti, az 1 és 10 MW közötti és a 10 MW fölötti teljesítményű beépített kapacitással rendelkező erőműveket. A napenergia esetében külön kell részletezni a fotovoltaikus napenergia és a koncentrált napenergia hozzájárulását. A szélenergiára vonatkozó információt szárazföldi és tengeri szélenergia szerinti csoportosításban kell feltüntetni. A biomassza esetében meg kell különböztetni a villamos energia előállítására használt szilárd, gáznemű és a folyékony biomasszát.

A fűtés- és hűtéságazat értékelésekor mind a beépített kapacitásokra, mind a termelésre vonatkozó becsléseket fel kell tüntetni a geotermikus, a napenergia-, a hőszivattyú- és a biomassza-technológiákkal kapcsolatban, az utóbbi kategóriát pedig szilárd, gáznemű és folyékony biomasszatípusok szerinti bontásban tovább kell részletezni. A megújuló energiaforrásokat hasznosító távfűtőművek hozzájárulását becsléssel kell megadni.

A közlekedési ágazatban a különböző technológiáknak a megújulóenergia-célkitűzés megvalósításához való hozzájárulását a hétköznapi bioüzemanyagokra (mind bioetanol, mind a biodízel) a hulladékokból és maradványokból előállított bioüzemanyagokra, a nem élelmezési célú cellulóztartalmú vagy lignocellulóz-tartalmú anyagokból előállított bioüzemanyagokra, a biogázra, a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiára és a megújuló energiaforrásokból származó hidrogénre lebontva kell megadni.

Abban az esetben, ha rendelkezik régiókra lebontott becslésekkel az egyes technológiák alkalmazásának fejlesztését illetően, kérjük ezt a táblázat után tüntesse fel.

10a. táblázat

Az egyes megújulóenergia-technológiáktól elvárt teljes hozzájárulás (beépített kapacitás, bruttó villamosenergia-termelés) a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia részarányaira 2010–2014-ben vonatkozó kötelező, 2020-ig teljesítendő célkitűzések, illetve az időközi ütemterv-előirányzat megvalósításához [tagállam neve]-ban/ben/on

	2005		2010		2011		2012		2013		2014	
	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh
Vízenergia:												
< 1MW												
1MW – 10 MW												
> 10MW												
Ebből felszivattyúzás												
Geotermikus energia												
Napenergia:												
Fotovoltaikus napenergia												
Koncentrált napenergia												
Árapály-, hullám-, tengeráram-energia												
Szélenergia:												
Szárazföldi												
Tengeri												
Biomassza:												
Szilárd												
Biogáz												
Folyékony bio-energiához (1)												
Összesen												
Ebből kapcsolt hő- és villamosenergia-termelés:												

(1) Kérjük, csak a fenntarthatósági kritériumokat teljesítő folyékony bio-energiához vegyék figyelembe, vö. a 2009/28/EK irányelv 5 cikkének (1) bekezdésének utolsó albekezdésével.

10b. táblázat

Az egyes megújulóenergia-technológiáktól elvárt teljes hozzájárulás (beépített kapacitás, bruttó villamosenergia-termelés) a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia részarányaira 2015–2020-ban vonatkozó kötelező, 2015-ig teljesítendő célkitűzések, illetve az időközi ütemterv-előirányzat megvalósításához [tagállam neve]-ban/ben/on.

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh
Vízenergia:												
< 1MW												
1MW – 10 MW												
> 10MW												
Ebből felszivattyúzás												
Geotermikus energia												
Napenergia:												
Fotovoltaikus napenergia												
Koncentrált napenergia												
Árapály-, hullám-, tengeráram-energia												
Szélenergia:												
Szárazföldi												
Tengeri												
Biomassza												
Szilárd												
Biogáz												
Folyékony bio-energiahordozók ⁽¹⁾												
Összesen												
Ebből kapcsolt hő- és villamosenergia-termelés:												

⁽¹⁾ Kérjük, csak a fenntarthatósági kritériumokat teljesítő folyékony bio-energiahordozókat vegyék figyelembe, vö. a 2009/28/EK irányelv 5 cikkének (1) bekezdésének utolsó albekezdésével.

11. táblázat

Az egyes megújulóenergia-technológiáktól elvárt teljes hozzájárulás (az energia teljes fogyasztása ⁽⁵⁾) a megújuló energiaforrásokból előállított fűtés és hűtés részarányaira 2010–2020-ban vonatkozó kötelező, 2020-ig teljesítendő célkitűzések, illetve az időközi ütemterv-előirányzat megvalósításához [tagállam neve]-ban/ben/on

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Geotermikus (beleértve az alacsony hőmérsékletű geotermikus hőenergiát a hőszivattyú-alkalmazásokban)												
Napenergia												
Biomassza:												
<i>Szilárd</i>												
<i>Biogáz</i>												
<i>Folyékony bio-energiahordozók ⁽¹⁾</i>												
Hőszivattyúból származó megújuló energia												
— ebből légtermikus												
— ebből geotermikus												
— ebből hidrotermikus:												
Összesen												
<i>Ebből távfűtés ⁽²⁾</i>												
<i>Ebből háztartási biomassza ⁽³⁾</i>												

⁽¹⁾ Kérjük csak a fenntarthatósági kritériumokat teljesítő folyékony bio-energiahordozókat vegyék figyelembe, vö. a 2009/28/EK irányelv 5 cikkének (1) bekezdésének utolsó albekezdésével.

⁽²⁾ A fűtési és a hűtési célú energiafogyasztásból a megújuló energiaforrásokat felhasználó távfűtés és/vagy a távhűtés.

⁽³⁾ A megújuló energiaforrásokat felhasználó fűtési és hűtési célú fogyasztás teljes mennyiségéből.

⁽⁵⁾ A 2009/28/EK irányelv 5. cikkének (4) bekezdésében meghatározása szerinti közvetlen felhasználás és távfűtés.

12. táblázat

Az egyes megújulóenergia-technológiáktól elvárt teljes hozzájárulás közlekedési ágazatban felhasznált megújuló energiaforrásokból előállított energia részarányaira 2010–2020-ban vonatkozó kötelező, 2020-ig teljesítendő célkitűzések, illetve az időközi ütemterv-előirányzat megvalósításához [tagállam neve]-ban/ben/on ⁽⁶⁾

(ktoe)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bioetanol/bio-ETBE												
Ebből bioüzemanyagok ⁽¹⁾ , 21. cikk (2) bekezdés												
Ebből importált ⁽²⁾												
Biodízel												
Ebből bioüzemanyagok ⁽¹⁾ , 21. cikk (2) bekezdés												
Ebből importált ⁽³⁾												
Megújuló energiaforrásokból származó hidrogén												
Megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia												
Ebből közúti közlekedés												
Ebből nem közúti közlekedés												
Egyéb (mint pl. biogáz, növényi olajok stb.) – Kérjük, részletezze.												
Ebből bioüzemanyagok ⁽¹⁾ , 21. cikk (2) bekezdés												
Összesen												

⁽¹⁾ A 2009/28/EK irányelv 21. cikke (2) bekezdésének hatálya alá tartozó bioüzemanyagok.

⁽²⁾ A bioetanol/bio-ETBE teljes mennyiségéből.

⁽³⁾ A biodízel teljes mennyiségéből.

- 5.2. **Az energiahatékonysági és energiatakarékosági intézkedésektől elvárt teljes hozzájárulás a villamosenergia-ágazatban, a fűtésben és hűtésben, valamint a közlekedésben felhasznált, megújuló energiaforrásokból előállított energia részarányaira vonatkozó kötelező, 2020-ig teljesítendő célkitűzések, illetve az időközi ütemterv-előirányzat megvalósításához**

E követelményre a választ a 2. fejezet 1. táblázatában kell feltüntetni.

- 5.3. **A hatások értékelése (fakultatív)**

13. táblázat

A megújulóenergia-politika támogatási intézkedéseinek költségeire és hasznaira vonatkozó becslések

Intézkedés	Várható megújulóenergia-használat (ktoe)	Várható költségek (EUR-ban) – Kérjük jelezze az időkeret	Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának várható csökkenése (t/év) gázonként	Várható munkahelyteremtés

⁽⁶⁾ Kérjük, csak a fenntarthatósági kritériumokat teljesítő folyékony bioüzemanyagokat vegyék figyelembe, vö. a 2009/28/EK irányelv 5 cikke (1) bekezdésének utolsó albekezdését.

5.4. A nemzeti cselekvési terv elkészítési folyamata és végrehajtásának nyomon követése

- a) A régiók és/vagy helyi hatóságok és/vagy városok hogyan vettek részt e cselekvési terv elkészítésében? Bevontak-e más érdekelt feleket is?
 - b) Tervezik-e regionális/helyi megújulóenergia-stratégiák létrehozását? Ha igen, kérem szíveskedjenek ezt részletesen kifejteni. Abban az esetben, ha a hatásköröket átruházzák a regionális/helyi hatóságokra, milyen mechanizmus biztosítja a nemzeti célkitűzés teljesítését?
 - c) Kérjük ismertesse a cselekvési terv elkészítése során lefolytatott nyilvános konzultációt.
 - d) Kérjük jelölje meg a nemzeti kapcsolattartó pontot/nemzeti hatóságot vagy szervet, amely felelős a cselekvési terv nyomon követéséért.
 - e) Létezik-e a cselekvési terv végrehajtásának nyomon követésére szolgáló felügyeleti rendszer, amely többek között tartalmaz az egyedi intézkedések és eszközök értékelésére szolgáló mutatókat is. Ha igen, kérem szíveskedjen ezt részletesebben kifejteni.
-

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA**(2009. július 13.)****az Európai Pénzügyi Beszámolási Tanácsadó Csoport felügyelőbizottsága egy közszolgálati háttérű tagjának kinevezéséről****(2009/549/EK)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó Szerződésre,

mivel:

- (1) A nemzetközi számviteli standardok alkalmazásáról szóló, 2002. július 19-i 1606/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹⁾ összhangban a Bizottságot egy számviteli technikai bizottság segíti és nyújt részére szakvéleményt a nemzetközi számviteli standardok értékeléséhez. A számviteli technikai bizottság szerepét az Európai Pénzügyi Beszámolási Tanácsadó Csoport (EFRAG) tölti be.
- (2) A EFRAG-ot 2001-ben alapították a kibocsátókat, befektetőket, és a pénzügyi beszámolási folyamatban érintett számviteli szakmát képviselő európai szervezetek.
- (3) Az EFRAG irányítási struktúrájának reformját követően az EFRAG felügyelőbizottságának négy közszolgálati háttérű tagja is van, akiket kifejezetten a nemzeti vagy európai szintű közszolgálati tapasztalatuk alapján választanak ki. Az EFRAG 2009. június 11-től hatályos alap-

szabálya 1. függelékének 3.2. szakaszával összhangban a Bizottság jelöli az említett közszolgálati háttérű tagokat. Az EFRAG felügyelőbizottsági tagjait az EFRAG közgyűlése nevezi ki.

- (4) Nyilvános pályázati felhívást ⁽²⁾ követően a Bizottság kiválasztott egy, az EFRAG felügyelőbizottságának közszolgálati háttérű tagjaként jelölendő jelentkezőt,

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT:

Egyetlen cikk

A Bizottság Pedro SOLBES-t jelöli az Európai Pénzügyi Beszámolási Tanácsadó Csoport felügyelőbizottságának közszolgálati háttérű tagjaként történő kinevezésre.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 13-án.

a Bizottság részéről
Charlie McCREEVY
a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 243., 2002.9.11., 1. o.

⁽²⁾ HL C 74., 2009.3.28., 61. o.

2009-es előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 000 EUR/év (*)
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	100 EUR/hó (*)
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves CD-ROM	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	700 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	70 EUR/hó
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	400 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	40 EUR/hó
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi CD-ROM (összevont)	az EU 22 hivatalos nyelvén	500 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, CD-ROM, heti 2 kiadvány	többnyelvű: az EU 23 hivatalos nyelvén	360 EUR/év (= 30 EUR/hó)
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	a vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

(*) Számonkénti értékesítés: 32 oldalig: 6 EUR
33 és 64 oldal között: 12 EUR
64 oldal felett: egyedileg meghatározott ár

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogszabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többnyelvű CD-ROM-on.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

Értékesítés és előfizetés

A Kiadóhivatal gondozásában megjelent, térítés ellenében kapható kiadványok a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhetők be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

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

Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.