

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 84



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

 53. évfolyam
2010. március 31.

Tartalom

I Jogalkotási aktusok

IRÁNYELVEK

- ★ A Tanács 2010/24/EU irányelve (2010. március 16.) az adókból, vámokból, illetékekből és egyéb intézkedésekből eredő követelések behajtására irányuló kölcsönös segítségnyújtásról 1

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Tanács 270/2010/EU Végrehajtási rendelete (2010. március 29.) a többek között a Kínai Népköztársaságból származó vasalódeszkák behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló 452/2007/EK rendelet módosításáról 13
- ★ A Bizottság 271/2010/EU rendelete (2010. március 24.) a 834/2007/EK tanácsi rendelet részletes végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló 889/2008/EK rendeletnek az Európai Unió ökológiai termelés jelölésére szolgáló logója tekintetében történő módosításáról 19
- ★ A Bizottság 272/2010/EU rendelete (2010. március 30.) a basmati rizs behozatalára alkalmazandó egyedi szabályok megállapításáról és az eredetmeghatározással kapcsolatos átmeneti ellenőrzési rendszerről szóló 972/2006/EK rendelet módosításáról 23

Ár: 4 EUR

(folytatás a túloldalon)

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

★ A Bizottság 273/2010/EU rendelete (2010. március 30.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról ⁽¹⁾	25
--	----

A Bizottság 274/2010/EU rendelete (2010. március 30.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról	50
--	----

HATÁROZATOK

2010/192/EU:

★ A Bizottság határozata (2010. március 29.) az angliai, skóciai és walesi olaj- és gázfeltárásnak és -kitermelésnek a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazása alóli mentesítéséről (az értesítés a C(2010) 1920. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾	52
--	----

2010/193/EU:

★ A Bizottság határozata (2010. március 29.) a 2003/135/EK határozatnak az Észak-Rajna-Vesztfália és Rajna-vidék-Pfalz tartományok (Németország) egyes területein a vaddisznók klasszikus sertéspestisének felszámolására és a klasszikus sertéspestis elleni sürgősségi vakcinázására irányuló tervek tekintetében történő módosításáról (az értesítés a C(2010) 1931. számú dokumentummal történt)	56
--	----



⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

I

(Jogalkotási aktusok)

IRÁNYELVEK

A TANÁCS 2010/24/EU IRÁNYELVE

(2010. március 16.)

az adókból, vámokból, illetékekből és egyéb intézkedésekből eredő követelések behajtására irányuló kölcsönös segítségnyújtásról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 113. és 115. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Parlament véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

különleges jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) Az egyes adókból és egyéb intézkedésekből eredő, más tagállami és uniós követelések behajtására irányuló, tagállamok közötti kölcsönös segítségnyújtás hozzájárul a belső piac megfelelő működéséhez. Biztosítja a költségvetési semlegességet, és lehetővé teszi, hogy a tagállamok a határokon átnyúló ügyletek esetében megszüntessék azokat a megkülönböztető védintézkedéseket, amelyeket a csalás és a költségvetési kiesések megakadályozására vezettek be.

(2) Az Európai Mezőgazdasági Orientációs és Garanciaalap finanszírozási rendszerének részét képező műveletekből és a mezőgazdasági lefölözésekből és vámokból eredő követelések behajtására vonatkozó kölcsönös jogsegélyről szóló, 1976. március 15-i 76/308/EGK tanácsi irányelv ⁽³⁾ szabályozta először a behajtásra vonatkozó

kölcsönös segítségnyújtást. A szóban forgó irányelvet és az azt módosító jogi aktusokat az egyes lefölözésekből, vámokból, adókból és egyéb intézkedésekből eredő követelések behajtására irányuló kölcsönös segítségnyújtásról szóló, 2008. május 26-i 2008/55/EK tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ kodifikálta.

(3) Ezek a rendelkezések azonban – bár az alkalmazandó nemzeti szabályok közelítésével az Unión belüli behajtási eljárások javításának irányába tett első lépést jelentették – nem bizonyultak elegendőnek a belső piac elmúlt harminc évben tapasztalt fejlődésével összefüggő követelmények teljesítéséhez.

(4) A tagállamok pénzügyi érdekeinek és a belső piac semlegességének jobb védelme érdekében ki kell terjeszteni a behajtásra irányuló segítségnyújtás hatályát az olyan adókból (beleértve a vámokat is) és illetékekből eredő követelésekre, amelyekre a behajtásra irányuló segítségnyújtás eddig nem vonatkozott, ugyanakkor a segítségnyújtás iránti egyre gyakoribb megkeresésekkel való lépéstartás és a jobb eredmények elérése érdekében e segítségnyújtást hatékonyabbá és eredményesebbé kell tenni, továbbá meg kell könnyíteni a gyakorlati alkalmazását. E célkitűzések eléréséhez jelentős mértékű kiigazításokra van szükség, ugyanis a hatályos 2008/55/EK irányelv egyszerű módosítása nem lenne elegendő. A 2008/55/EK irányelvet ezért hatályon kívül kell helyezni és új jogi eszközt kell a helyébe léptetni, amely az említett irányelv eredményeire épül, viszont szükség esetén világosabb és pontosabb szabályokat ír elő.

(5) A világosabb szabályok előmozdítanak a tagállamok közötti szélesebb körű információcserét. Emellett az Unióban minden jogi és természetes személyre vonatkozóan, figyelembe véve a jogi konstrukciók folyamatosan növekvő skáláját, ideértve nemcsak az olyan hagyományos konstrukciókat, mint például a trösztök és az alapítványok, hanem bármely olyan új eszközt is, amelyet a

⁽¹⁾ 2010. február 10-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽²⁾ 2009. július 16-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽³⁾ HL L 73., 1976.3.19., 18. o.

⁽⁴⁾ HL L 150., 2008.6.10., 28. o.

tagállamokban az adóalanyok létrehozhatnak. Lehetővé tennék továbbá az adókból, vámokból, illetékekből, díjakból, visszatérítésekből és intervenciókból eredő, bármilyen formában jelentkező hatósági követelések figyelembevételét, beleértve az érintett adóalannal vagy valamely harmadik féllel szembeni mindenféle pénzbeli követelést, amely az eredeti követelés helyébe lép. A világosabb szabályok mindenekelőtt az érintett felek jogainak és kötelességeinek jobb meghatározásához szükségesek.

- (6) Ez az irányelv nem érinti a tagállamok azon hatáskörét, hogy meghatározzák a saját jogszabályaik értelmében rendelkezésükre álló behajtási intézkedéseket. Ugyanakkor biztosítani kell, hogy az ebben az irányelvben előírt kölcsönös segítségnyújtási rendszer zökkenőmentes működését sem a tagállami jogszabályokban mutatkozó eltérések, sem pedig az illetékes hatóságok közötti koordináció hiánya ne veszélyeztesse.
- (7) A kölcsönös segítségnyújtás a következőkből állhat: a megkeresett hatóság elláthatja a megkereső hatóságot azzal az információval, amelyre ez utóbbinak szüksége van ahhoz, hogy a megkereső tagállamban felmerülő követeléseket behajtsa. A megkeresett hatóság kézbesítheti az adósnak a megkereső tagállamból származó, a követelésekre vonatkozó valamennyi dokumentumot; a megkereső hatóság kérésére behajthatja a megkereső tagállamban felmerülő követeléseket, vagy az ilyen követelések behajtását lehetővé tevő biztosítási intézkedéseket hozhat.
- (8) A megkeresett tagállamban a végrehajtási intézkedésekhez alkalmazandó egységes formanyomtatvány elfogadása, valamint a követeléssel kapcsolatos okiratok és határozatok kézbesítéséhez alkalmazandó egységes formanyomtatvány elfogadása várhatóan megszünteti a más tagállamból származó okiratok elismerésével és fordításával kapcsolatos problémákat, amelyek a jelenlegi segítségnyújtási megállapodások hatékonyságát leginkább gátolják.
- (9) Jogalapot kell létrehozni a konkrét adó-visszatérítésekkel kapcsolatos, előzetes megkeresés nélküli információcsere számára. Az eredményesség érdekében arra is lehetőséget kell nyújtani a tagállamok adóhatóságainak tisztviselői részére, hogy egy másik tagállamban jelen lehessenek a közigazgatási vizsgálatoknál vagy részt vehessenek azokban. A segítségnyújtás meggyorsítása és hatékonyabbá tétele érdekében elő kell írni továbbá a szolgálatok közötti közvetlenebb információcserét.
- (10) A belső piacon belüli megnövekedett mobilitást és a Szerződés, valamint más jogszabályok által a nemzeti területen nem letelepedett adóalanyoktól kérhető garan-

ciákra vonatkozóan előírt korlátozásokat figyelembe véve, ki kell terjeszteni a más tagállamban behajtásra vagy biztosítási intézkedésekre irányuló megkeresés lehetőségét. Mivel a követelés keletkezésének időpontja kritikus tényező, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy kölcsönös segítségnyújtás iránti megkereséssel éljenek, még akkor is, ha a behajtás tekintetében nemzeti lehetőségeiket nem merítették ki teljes mértékben, többek között olyankor, amikor ezen eljárásoknak a megkereső tagállamban való alkalmazása aránytalan nehézségeket okozna.

- (11) A megkeresések és a dokumentumok digitális formában és elektronikus hálózaton keresztüli továbbításának általános kötelezettsége, továbbá a megkeresések és dokumentumok nyelvének használatára vonatkozó pontos szabályok lehetővé kell, hogy tegyék a tagállamok számára a megkeresések gyorsabb és könnyebb feldolgozását.
- (12) A megkeresett tagállamban folyó behajtási eljárás során az érintett személy jogorvoslati kérelmet nyújthat be a követeléssel, a megkereső tagállam hatóságai általi kézbesítéssel vagy a követelésre vonatkozó végrehajtást engedélyező okirattal szemben. Elő kell írni, hogy ilyen esetben az érintett személynek a jogorvoslati kérelmet a megkereső tagállam illetékes szerve részére kell benyújtania, és a megkeresett hatóságnak – a megkereső hatóság ettől eltérő kérésének kivételével – a megkereső tagállam illetékes szervének döntéséig fel kell függesztenie az általa megkezdett végrehajtási eljárást.
- (13) A megkeresett tagállam számára lehetővé kell tenni a behajtáshoz kapcsolódó költségeinek az adóstól történő beszedését, ezzel ösztönözve, hogy a tagállamok elegendő erőforrást fordítsanak más tagállamok követeléseinek behajtására.
- (14) A hatékonyság legjobban úgy biztosítható, ha a megkeresett hatóság a segítségnyújtás iránti megkeresés teljesítése során az ugyanazon vagy hasonló adókra, vámokra és illetékekre irányuló követelésekre vonatkozó nemzeti jogszabályok értelmében ráruházott hatáskörével élhet. Hasonló adók, vámok vagy illetékek hiányában a megkeresett tagállam jogszabályai értelmében a személyi jövedelemadóira irányuló követelésekre alkalmazandó eljárás látszik a legalkalmasabbnak. Az említett nemzeti jogszabályokat általában nem kell alkalmazni a megkeresett tagállamban felmerülő követeléseknek biztosított elsőbbség tekintetében. Lehetővé kell azonban tenni az érintett tagállamok közötti megállapodások alapján az elsőbbség más tagállamok követeléseire való kiterjesztését is.

(15) Az elévülési időt érintő kérdések tekintetében egyszerűsíteni szükséges a hatályos szabályokat, annak előírásával, hogy az elévülési idő felfüggesztését, megszakítását vagy meghosszabbítását általában a megkeresett tagállam hatályos joga határozza meg, kivéve, ha az elévülési idő felfüggesztésére, megszakítására vagy meghosszabbítására a szóban forgó tagállamban hatályos jogszabályok értelmében nincs lehetőség.

(16) Az eredményesség megköveteli, hogy a kölcsönös segítségnyújtás keretében átadott információt az átvevő tagállam az ezen irányelvben előírt céloktól eltérő célokra is felhasználhassa, amennyiben ezt az információt nyújtó és átvevő tagállam belföldi jogszabályai egyaránt lehetővé teszik.

(17) Ez az irányelv nem akadályozhatja a két- vagy többoldalú megállapodásokból vagy egyezségekből származó, szélesebb körű segítségnyújtásra vonatkozó kötelezettségek teljesítését.

(18) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.

(19) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsék el saját táblázataikat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az irányelv és az azt átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.

(20) Mivel a tervezett intézkedés céljait, nevezetesen a behajtásra irányuló segítségnyújtás egységes rendszerének a belső piacon való biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a megkívánt egységesség, hatékonyság és eredményesség miatt az uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(21) Ez az irányelv tiszteletben tartja azokat az alapvető jogokat és megfelel azoknak az alapelveknek, amelyeket különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája állapít meg,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv meghatározza azokat a szabályokat, amelyek alapján a tagállamoknak minden tagállamban segítséget kell nyújtaniuk a 2. cikkben említett, másik tagállamban felmerülő követelések behajtásához.

2. cikk

Hatály

(1) Ezt az irányelvet az alábbiakhoz kapcsolódó követelésekre kell alkalmazni:

a) a tagállamok által vagy nevében, vagy területi vagy közigazgatási alegységeik – beleértve a helyi hatóságokat is – által vagy nevében vagy az Unió nevében kivetett valamennyi adó, vám és illeték;

b) az Európai Mezőgazdasági Garanciaalap (EMGA) és az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap (EMVA) teljes vagy részleges finanszírozási rendszerének részét képező visszatérítések, intervenciók és egyéb intézkedések, köztük az e tevékenységekkel kapcsolatosan behajtandó összegek;

c) a cukorágazat piacának közös szervezése keretében előírt lefölözések és egyéb díjak.

(2) Ezen irányelv hatálya az alábbiakra is kiterjed:

a) olyan követelésekkel összefüggő – a szóban forgó adó, vám vagy illeték kivetése vagy azokkal kapcsolatos közigazgatási vizsgálatok végrehajtása tekintetében illetékes közigazgatási hatóság által megállapított, vagy az említett közigazgatási hatóságok kérésére közigazgatási vagy bírói testület által megerősített – közigazgatási szankció, bírság, díj és pótdíj, amelyekre vonatkozóan az (1) bekezdésnek megfelelően kölcsönös segítségnyújtás kérhető;

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

b) az adókhoz, vámokhoz és illetékekhez kapcsolódó eljárásokhoz kibocsátott igazolások és hasonló okmányok díjai;

is – az ezen irányelv hatálya alá tartozó adók bármelyikét kivetik;

c) olyan követelésekhez kapcsolódó kamatok és költségek, amelyekre vonatkozóan az (1) bekezdésnek vagy e bekezdés a) vagy b) pontjának megfelelően kölcsönös segítségnyújtás kérhető.

d) „elektronikus úton”: adatok elektronikus berendezések segítségével történő feldolgozása (a digitális tömörítést is beleértve) és tárolása vezetékes vagy rádióan keresztül történő továbbítás, optikai technológiák vagy más elektromágneses megoldás alkalmazásával;

(3) Ezen irányelv nem vonatkozik az alábbiakra:

a) a tagállamnak, illetve egy alegységének, vagy közjogi társadalombiztosítási intézményeknek fizetendő kötelező társadalombiztosítási járulékok;

e) „CCN-hálózat”: a közös kommunikációs hálózaton (CCN) alapuló, az illetékes hatóságok között a vám- és adóügyi területén a teljes körű elektronikus információtovábbításhoz az Unió által kifejlesztett közös felület.

b) a (2) bekezdésben nem említett díjak;

c) szerződéses jellegű díjak, például a közüzemi díjak;

d) büntetőeljárás alapján kirótt büntetőjogi szankciók vagy a (2) bekezdés a) pontja alá nem tartozó egyéb büntetőjogi szankciók.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

a) „megkereső hatóság”: egy tagállam központi kapcsolattartó irodája, kapcsolattartó irodája vagy kapcsolattartó szerve, amely a 2. cikkben említett követeléssel kapcsolatban segítségnyújtás iránti megkeresést küld;

b) „megkeresett hatóság”: egy tagállam központi kapcsolattartó irodája, kapcsolattartó irodája vagy kapcsolattartó szerve, amelyhez segítségnyújtás iránti megkereséssel fordultak;

c) „személy”:

i. természetes személy;

ii. jogi személy;

iii. amennyiben a hatályos jogszabályok úgy rendelkeznek, a jogi személyiség nélküli jogképes személyegyesülés (társulás); vagy

iv. bármely egyéb, bármilyen jellegű és formájú, jogi személyiséggel rendelkező vagy nem rendelkező jogi konstrukció, amely olyan eszközöket birtokol vagy kezel, amelyekre – beleértve az azokból származó jövedelmet

4. cikk

Szervezet

(1) Minden tagállam 2010. május 20-ig tájékoztatja a Bizottságot az ezen irányelv alkalmazásában illetékes hatóságáról/hatóságairól (a továbbiakban: az illetékes hatóság), és az azokban bekövetkezett minden változásáról késedelem nélkül tájékoztatja a Bizottságot.

A Bizottság a kapott információt hozzáférhetővé teszi a többi tagállam számára, és a tagállamok hatóságainak jegyzékét közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(2) Az illetékes hatóság/hatóságok központi kapcsolattartó irodát jelöl/jelölnek ki, amely elsődlegesen felelős az ezen irányelv hatálya alá tartozó kölcsönös segítségnyújtás területén a többi tagállammal való kapcsolattartásért.

A központi kapcsolattartó iroda a Bizottsággal való kapcsolattartással is megbízható.

(3) Minden tagállam illetékes hatósága kijelölhet kapcsolattartó irodákat, amelyek a 2. cikkben említett egy vagy több konkrét adó- vagy díjtípus vagy -kategória tekintetében felelősek a kölcsönös segítségnyújtás során a tagállamokkal való kapcsolattartásért.

(4) Az illetékes hatóság kapcsolattartó szerveknek jelölhet ki a központi kapcsolattartó irodától vagy a kapcsolattartó irodától eltérő hivatalokat. A kapcsolattartó szervek ezen irányelv alapján a konkrét területi vagy tevékenységi hatáskörükhöz kapcsolódóan kérnek vagy nyújtanak kölcsönös segítséget.

(5) Amennyiben egy kapcsolattartó irodához vagy kapcsolattartó szervhez olyan kölcsönös segítségnyújtás iránti megkeresés érkezik, amely az iroda vagy a szerv hatáskörén kívül eső intézkedést tesz szükségessé, az iroda vagy a szerv haladéktalanul továbbítja a megkeresést az illetékes irodához vagy szervhez – amennyiben ezek ismertek –, vagy a központi kapcsolattartó irodához, továbbá megfelelően tájékoztatja a megkereső hatóságot.

(6) Minden tagállam illetékes hatósága tájékoztatja a Bizottságot az általa kijelölt központi kapcsolattartó irodáról, egyéb kapcsolattartó irodákról és kapcsolattartó szervekről. A Bizottság a beérkezett információt a tagállamok rendelkezésére bocsátja.

(7) A kommunikáció hatékonyságának biztosítása érdekében minden közleményt a központi kapcsolattartó iroda küld meg, vagy annak nevében, vagy – eseti alapon – annak jóváhagyásával küldenek meg.

II. FEJEZET

INFORMÁCIÓCSERE

5. cikk

Információkérés

(1) A megkereső hatóság kérésére a megkeresett hatóság minden olyan információt biztosít, amely a megkereső hatóság számára a 2. cikkben említett követeléseinek behajtása során fontos lehet.

Az említett információk biztosítása céljából a megkeresett hatóság intézkedik azon közigazgatási vizsgálatok végrehajtásáról, amelyekre az információk megszerzése érdekében szükség van.

(2) A megkeresett hatóság nem köteles olyan információt szolgáltatni:

- a) amelyet a megkeresett tagállamban felmerülő hasonló követelések behajtásának céljából nem tudna megszerezni;
- b) amely kereskedelmi, ipari vagy szakmai titkokat fedne fel;
- c) amelynek feltárása sérthetné a megkeresett tagállam biztonságát vagy ellentétes lehetne annak közrendjével.

(3) A (2) bekezdést semmi esetre sem lehet úgy értelmezni, hogy az lehetővé tenné egy tagállam megkeresett hatósága számára az információszolgáltatás megtagadását kizárólag azért,

mert ez az információ bank, más pénzügyi intézmény, meghatalmazott, illetve ügynökként vagy vagyonkezelőként eljáró személy birtokában van, vagy egy személyben meglévő tulajdoni érdekeltségre vonatkozik.

(4) A megkeresett hatóságnak tájékoztatnia kell a megkereső hatóságot az információkérés elutasításának okáról.

6. cikk

Előzetes megkeresés nélküli információcsere

Ha az adó- vagy vám- vagy illeték-visszatérítés – a hozzáadott-érték-adó kivételével – egy másik tagállamban letelepedett vagy ott tartózkodási hellyel rendelkező személyt érint, akkor az a tagállam, amelyből a visszatérítés származik, tájékoztathatja a letelepedés helye vagy a tartózkodási hely szerinti tagállamot a várható visszatérítésről.

7. cikk

Jelenlét a közigazgatási hivatalokban és részvétel a közigazgatási vizsgálatokban

(1) A megkereső és a megkeresett hatóság közötti megállapodás alapján, a megkeresett hatóság által megállapított feltételekkel összhangban, a megkereső hatóság által felhatalmazott tisztviselők az ezen irányelvben előírt kölcsönös segítségnyújtás előmozdítása céljából:

- a) jelen lehetnek azokban a hivatalokban, amelyekben a megkeresett tagállam közigazgatási hatóságai tevékenységüket végzik;
- b) jelen lehetnek a megkeresett tagállam területén végrehajtott közigazgatási vizsgálatoknál;
- c) segíthetik a megkeresett tagállam illetékes tisztviselőit a megkeresett tagállamban folyó bírósági eljárás során.

(2) Amennyiben azt a megkeresett hatóság tagállamának hatályos jogszabályai lehetővé teszik, az (1) bekezdés b) pontjában említett megállapodásban előírható, hogy a megkereső tagállam tisztviselői magánszemélyeket kérdezhetnek ki és a nyilvántartást megvizsgálhatják.

(3) A megkereső hatóság által felhatalmazott azon tisztviselőknek, akik élnek az (1) és (2) bekezdésben szereplő lehetőséggel, bármikor fel kell tudniuk mutatni a személyazonosságukat és hivatalos minőségüket igazoló írásbeli felhatalmazásukat.

III. FEJEZET

A DOKUMENTUMOK KÉZBESÍTÉSÉHEZ NYÚJTOTT SEGÍTSÉG

8. cikk

A követelésekkel kapcsolatos egyes dokumentumok kézbesítésére vonatkozó megkeresés

(1) A megkeresett hatóság a megkereső hatóság kérésére valamennyi olyan dokumentumot – ideértve a bírósági természetűeket is – kézbesíti a címzettnek, amely a megkereső tagállamból származik, és amely valamely, a 2. cikkben említett követelésre vagy annak behajtására vonatkozik.

A kézbesítési megkereséshez egységes formanyomtatványt kell mellékelni, amely legalább a következő információt tartalmazza:

- a) a címzett neve és címe, valamint az azonosítását szolgáló más lényeges adat;
- b) a kézbesítés célja és a végrehajtására előírt határidő;
- c) a mellékelt dokumentum bemutatása, valamint az érintett követelés jellege és összege;
- d) név, cím és egyéb elérhetőség az alábbiak tekintetében:
 - i. a mellékelt dokumentum tekintetében illetékes hivatal; valamint, ha ettől eltérő,
 - ii. az a hivatal, ahol a kézbesített dokumentumra vagy a fizetési kötelezettséggel kapcsolatos jogorvoslati lehetőségekre vonatkozóan további információ kérhető.

(2) A megkereső hatóság csak akkor folyamodik az e cikk szerinti kézbesítési megkereséshez, ha nem áll módjában a megkereső tagállamban az érintett dokumentum kézbesítésére vonatkozó szabályok szerinti kézbesítés, vagy ha az ilyen értesítés aránytalan nehézségekbe ütközne.

(3) A megkeresett hatóságnak azonnal tájékoztatnia kell a megkereső hatóságot azokról az intézkedésekről, amelyeket annak megkeresésére a kézbesítés érdekében tett, különösen a dokumentumnak a címzett részére történő kézbesítésének dátumáról.

9. cikk

A kézbesítés módja

(1) A megkeresett hatóság gondoskodik arról, hogy a megkeresett tagállamban az adott tagállamban hatályban lévő törvényeknek, rendeleteknek és közigazgatási gyakorlatnak megfelelően hajtsák végre a kézbesítést.

(2) Az (1) bekezdés nem érinti a megkereső tagállam illetékes hatósága által az említett tagállam hatályos jogszabályaival összhangban végrehajtott kézbesítés bármely más formáját.

A megkereső tagállamban található illetékes hatóság ajánlott levélben vagy elektronikus úton közvetlenül kézbesíthet bármely dokumentumot egy másik tagállam területén tartózkodó személynek.

IV. FEJEZET

BEHAJTÁSI VAGY BIZTOSÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

10. cikk

A behajtási megkeresés

(1) A megkereső hatóság kérésére a megkeresett hatóság behajtja a megkereső tagállamban végrehajtást engedélyező okirat tárgyát képező követeléseket.

(2) Amint a behajtási megkeresés alapjául szolgáló ügygel kapcsolatos bármilyen releváns információ a megkereső hatóság tudomására jut, továbbítja azt a megkeresett hatóság részére.

11. cikk

A behajtási megkeresésre vonatkozó feltételek

(1) A megkereső hatóság nem élhet behajtási megkereséssel abban az esetben és addig, amennyiben és amíg a követelést és/vagy a megkereső tagállamban végrehajtást engedélyező okiratot az említett tagállamban vitatják, kivéve azokat az eseteket, amelyekre a 14. cikk (4) bekezdésének harmadik albekezdését kell alkalmazni.

(2) Mielőtt a megkereső hatóság behajtási megkereséssel él, alkalmazni kell a megkereső tagállamban rendelkezésre álló megfelelő behajtási eljárásokat, az alábbi esetek kivételével:

- a) amennyiben nyilvánvaló, hogy a megkereső tagállamban nem létezik a behajtás lehetővé tévő vagyon, vagy az említett eljárások nem eredményezik a követelés teljes kifizetését, és a megkereső hatóságnak konkrét tudomása van arról, hogy az érintett személy a megkeresett tagállamban vagyonnal rendelkezik;
- b) amennyiben ezen eljárásoknak a megkereső tagállamban való alkalmazása aránytalan nehézségeket okozna.

12. cikk

A megkeresett tagállamban végrehajtást engedélyező okirat és egyéb kísérő dokumentumok

- (1) A behajtási megkereséshez csatolni kell a megkeresett tagállamban végrehajtást engedélyező, egységes okiratot.

Ez a megkeresett tagállamban végrehajtást engedélyező, egységes okirat tartalmazza a végrehajtást engedélyező eredeti okirat tartalmának lényeges elemeit, továbbá a megkeresett tagállamban a behajtási és a biztosítási intézkedések kizárólagos alapját képezi. Az okiratot a megkeresett tagállamban nem szükséges elismerni, és a tagállam azt nem egészíti ki és nem helyettesíti.

A végrehajtást engedélyező, egységes okirat legalább a következő információt tartalmazza:

- a) a végrehajtást engedélyező eredeti okirat azonosítása szempontjából szükséges információ, a követelés leírása, amely tartalmazza a követelés jellegét, azt az időszakot, amelyre a követelés vonatkozik, a végrehajtási eljárás szempontjából jelentős bármilyen dátumot, a követelés összegét és annak különböző összetevőit, így a főkövetelést és a felhalmozódott kamatot, stb.;
- b) az adós neve, valamint az azonosítását szolgáló más lényeges adatok;
- c) név, cím és egyéb elérhetőség az alábbiak tekintetében:
- i. a követelés megállapításaért felelős hivatal; valamint, amennyiben ettől eltér,
- ii. az a hivatal, ahol a követeléssel vagy a fizetési kötelezettséggel kapcsolatos jogorvoslati lehetőségekre vonatkozóan további információ kérhető.

- (2) A követelés behajtására irányuló megkereséshez csatolható a megkereső tagállamban a követeléssel kapcsolatban kiállított egyéb dokumentum is.

13. cikk

A behajtási megkeresés teljesítése

- (1) Ha ez az irányelv másképp rendelkezik, a megkeresett tagállamban történő behajtás céljából bármely behajtási megkeresés tárgyát képező követelést úgy kell kezelni, mintha az a megkeresett tagállam követelése lenne. A megkeresett hatóság a megkeresett tagállamnak az azonos adókra vagy díjakra – vagy ennek hiányában a hasonló adókra vagy díjakra – irányuló követelésekre alkalmazandó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezései értelmében ráruházott hatáskör és eljárások keretében jár el, kivéve, ha ez az irányelv másképp rendelkezik.

Ha a megkeresett hatóság úgy ítéli meg, hogy a területén nem vetnek ki azonos vagy hasonló adókat vagy díjakat, a megkeresett tagállamnak a személyi jövedelemre kivetett adóra irányuló követelésekre alkalmazandó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezései értelmében ráruházott hatáskör és eljárások keretében jár el, kivéve, ha ez az irányelv másképp rendelkezik.

Az érintett tagállamok eltérő megállapodása vagy a megkeresett tagállam jogszabályának eltérő rendelkezése hiányában a megkeresett tagállam nem köteles más tagállamok követeléseinek ugyanolyan elsőbbséget biztosítani, mint amelyet a megkeresett tagállamban felmerülő hasonló követelések élveznek. Ha egy tagállam elsőbbséget biztosít egy másik tagállam követeléseinek, akkor nem tagadhatja meg, hogy a többi tagállam azonos vagy hasonló követeléseinek azonos feltételekkel ugyanolyan elsőbbséget biztosítson.

A megkeresett tagállam a követelést saját valutájában hajtja be.

- (2) A megkeresett hatóság kellő gondossággal tájékoztatja a megkereső hatóságot a behajtási megkeresés alapján tett bármely intézkedésről.

- (3) A megkeresett hatóság a behajtási megkeresés kézhezvételének időpontjától számítva késedelmi kamatot számít fel, a megkeresett tagállam hatályos törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseivel összhangban.

- (4) Amennyiben a megkeresett tagállam hatályos törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezései lehetővé teszik, a megkeresett hatóság halasztott fizetést vagy részletfizetést engedélyezhet az adós részére, és ezért kamatot számíthat fel. Ezt követően e döntéséről tájékoztatja a megkereső hatóságot.

(5) A 20. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, a megkeresett hatóság átutalja a megkereső hatóságnak a követelés behajtott összegét, valamint az e cikk (3) és (4) bekezdésében említett kamatot.

14. cikk

Vitarendezés

(1) A követeléssel, a megkereső tagállamban végrehajtást engedélyező, eredeti okirattal vagy a megkeresett tagállamban végrehajtást engedélyező, egységes okirattal, valamint a megkereső tagállam illetékes hatósága általi kézbesítés érvényességével kapcsolatos viták a megkereső tagállam illetékes szerveinek hatáskörébe tartoznak. Amennyiben a behajtási eljárás során a követelésre, a megkereső tagállamban végrehajtást engedélyező, eredeti okiratra vagy a megkeresett tagállamban végrehajtást engedélyező, egységes okiratra vonatkozóan valamely érdekelt fél jogorvoslati kérelmet terjeszt elő, a megkeresett hatóságnak tájékoztatnia kell az érintett felet arról, hogy az érintett félnek az ügyet a megkereső tagállam illetékes hatósága elé kell terjesztenie, az abban a tagállamban hatályos jogszabályokkal összhangban.

(2) A megkeresett tagállamban tett végrehajtási intézkedésekkel vagy a megkeresett tagállam illetékes hatósága általi kézbesítés érvényességével kapcsolatos vitákat – a szóban forgó tagállam jogszabályainak és rendelkezéseinek megfelelően – a megkeresett tagállam illetékes szerve elé kell terjeszteni.

(3) Amennyiben az (1) bekezdésben említett jogorvoslati kérelmet a megkereső tagállam illetékes hatósága elé terjesztik, a megkereső hatóságnak tájékoztatnia kell erről a megkeresett hatóságot, és jeleznie a követelés nem vitatott mértékét.

(4) Amint a megkeresett hatóság a megkereső hatóságtól vagy az érdekelt féltől megkapta a (3) bekezdésben említett információkat, a követelés azon részét illetően, amelyre a jogorvoslati kérelem vonatkozik, fel kell függesztenie a végrehajtási eljárást az ügyben illetékes szerv döntéséig, kivéve, ha a megkereső hatóság az e bekezdés harmadik albekezdésének megfelelően másként kéri.

A megkereső hatóság kérésére, illetve amennyiben a megkeresett hatóság ezt szükségesnek tartja, továbbá a 15. cikk sérelme nélkül, a megkeresett hatóság biztosítási intézkedéseket tehet a követelés behajtásának biztosítása érdekében, amennyiben a tagállamában hatályos törvények és rendeletek ezt lehetővé teszik.

A megkereső hatóság a tagállamában hatályos törvényeknek, rendeleteknek és közigazgatási gyakorlatnak megfelelően felkérheti a megkeresett hatóságot azon követelés vagy a követelés azon részének behajtására, amelyre vonatkozóan jogorvoslati kérelmet terjesztettek elő, amennyiben a megkeresett tagállam erre vonatkozó, hatályos törvényei, rendeletei és közigazgatási gyakorlata ezt lehetővé teszi. Ezeket a megkereséseket meg kell indokolni. Amennyiben a jogvita kimenetele a későbbiekben az adós számára kedvező, a megkereső hatóság felelős a behajtott összegek visszatérítéséért, valamint az esetleges kártérítésért, a megkeresett hatóság tagállamában hatályos jogszabályok szerint.

Amennyiben a megkereső tagállam vagy a megkeresett tagállam illetékes hatóságai egyeztetési eljárást kezdeményeznek, és az eljárás eredménye érintheti azon követelést, amellyel kapcsolatban a segítségnyújtást kérték, a behajtási intézkedéseket fel kell függeszteni vagy le kell állítani az eljárás befejezéséig, kivéve a csalás vagy fizetéseképtelenség miatti különösen sürgős esetekben. Ha a behajtási intézkedéseket felfüggesztik vagy leállítják, a második albekezdés alkalmazandó.

15. cikk

A behajtásra irányuló segítségnyújtási megkeresés módosítása vagy visszavonása

(1) A megkereső hatóság – megjelölve a módosítás indokát – haladéktalanul tájékoztatja a megkeresett hatóságot a behajtási megkeresés későbbi módosításáról vagy a megkeresés visszavonásáról.

(2) Ha a megkeresés módosítása a 14. cikk (1) bekezdésében említett illetékes szerv határozatának az eredménye, a megkereső hatóság továbbítja ezt a határozatot a megkeresett tagállamban végrehajtást engedélyező, felülvizsgált, egységes okirattal együtt. Ezt követően a megkeresett hatóság a további behajtási intézkedések során a felülvizsgált okirat alapján jár el.

A megkeresett tagállamban végrehajtást engedélyező, eredeti egységes okirat alapján hozott behajtási vagy biztosítási intézkedések folytatódhatnak a felülvizsgált okiratnak megfelelően, kivéve, ha a megkeresés módosítására a megkereső tagállamban végrehajtást engedélyező, eredeti okirat vagy a megkeresett tagállamban végrehajtást engedélyező, eredeti egységes okirat érvénytelensége miatt került sor.

A módosított okirat vonatkozásában a 12. és a 14. cikket alkalmazni kell.

16. cikk

Biztosítási intézkedésekre irányuló megkeresés

(1) A megkereső hatóság kérésére a megkeresett hatóság – amennyiben hasonló helyzetben a megkereső tagállam nemzeti jogszabályai és közigazgatási gyakorlata is lehetővé tesz biztosítási intézkedéseket – ha nemzeti jogszabályai lehetővé teszik és közigazgatási gyakorlatával összhangban biztosítási intézkedéseket tesz a követelés behajtásának biztosítására, amennyiben a megkeresés időpontjában az adós vitatja a követelést vagy a megkereső tagállamban végrehajtást engedélyező okiratot, vagy ha a követelésre vonatkozóan még nem bocsátottak ki a megkereső tagállamban végrehajtást engedélyező okiratot.

A megkeresett tagállamban végrehajtandó biztosítási intézkedésekre irányuló megkereséshez csatolni kell a megkereső tagállamban végrehajtandó biztosítási intézkedések engedélyezése céljából kiállított, a kölcsönös segítségnyújtás tárgyát képező követelésre vonatkozó dokumentumot, amennyiben létezik ilyen. Ezt a dokumentumot a megkeresett tagállamban nem szükséges elismerni, és a tagállam azt nem egészíti ki és nem helyettesíti.

(2) A biztosítási intézkedésekre irányuló megkereséshez csatolható egyéb, a megkereső tagállamban a követeléssel kapcsolatban kiállított dokumentum.

17. cikk

A megelőző intézkedésekre irányuló megkeresésekre vonatkozó szabályok

A 16. cikk teljesülése érdekében, a 10. cikk (2) bekezdését, a 13. cikk (1) és (2) bekezdését, a 14. és a 15. cikket értelemszerűen kell alkalmazni.

18. cikk

A megkeresett hatóság kötelezettségeinek korlátozása

(1) A megkeresett hatóság nem köteles a 10–16. cikkben előírt segítségnyújtásra, ha a követelés behajtása – az adós helyzete miatt – a megkeresett tagállamban komoly gazdasági vagy társadalmi nehézségeket okozna, amennyiben hasonló hazai követelések esetében az említett tagállam hatályos törvényei, rendeletei és közigazgatási gyakorlata engedélyez ilyen kivételt.

(2) A megkeresett hatóság nem köteles az 5. és a 7–16. cikkben előírt segítségnyújtásra, amennyiben az 5., 7., 8., 10. vagy 16. cikk szerinti eredeti segítségnyújtás iránti

megkeresés olyan követelésekre vonatkozik, amelyek esetében a követelésnek a megkereső tagállambeli esedékességi időpontja és a segítségnyújtás iránti eredeti megkeresés időpontja között több mint öt év telt el.

Olyan esetekben azonban, amikor a követeléssel vagy a megkereső tagállamban végrehajtást engedélyező, eredeti okirattal összefüggésben jogorvoslati kérelmet nyújtottak be, az ötéves időszak attól az időponttól számítandó, amikor a megkereső tagállam megállapítja, hogy a követeléssel vagy a végrehajtást engedélyező okirattal összefüggésben további jogorvoslatnak nincs helye.

Olyan esetekben továbbá, amikor a megkereső tagállam illetékes hatóságai halasztott fizetést vagy részletfizetést engedélyeznek, az ötéves időszak a teljes fizetési határidő lejártakor kezdődik.

A megkeresett hatóság az ilyen esetekben ugyanakkor nem köteles segítségnyújtásra olyan követelések esetében, amelyek esetében, a követelés esedékességének a megkereső tagállambeli időpontjától számított több mint tíz év eltelt.

(3) A tagállamokat nem lehet segítségnyújtásra kötelezni, ha az ezen irányelv hatálya alá eső követelések összege, amelyek behajtásához a segítséget kérték, 1 500 EUR-nál kevesebb.

(4) A megkeresett hatóság tájékoztatja a megkereső hatóságot a segítségnyújtás iránti megkeresés elutasításának okairól.

19. cikk

Az elévülési idővel kapcsolatos kérdések

(1) Az elévülési időt érintő kérdésekre vonatkozóan kizárólag a megkereső tagállamban hatályos jogszabályok az irányadók.

(2) Az elévülési idő felfüggesztésével, megszakításával vagy meghosszabbításával kapcsolatban a megkeresett hatóság által vagy annak nevében a követelés behajtására irányuló segítségnyújtás iránti megkeresés alapján tett azon lépések, amelyek az elévülési idő tekintetében a megkeresett tagállamban hatályos jog szerint felfüggesztő, megszakító vagy meghosszabbító hatással bírnak, a megkereső tagállamban is ugyanilyen hatásúak, feltéve, hogy ennek megfelelő joghatás a megkereső tagállamban hatályos jog alapján is létezik.

Ha a megkeresett tagállamban hatályos jog szerint az elévülési idő felfüggesztésére, megszakítására vagy meghosszabbítására nincs lehetőség, a megkeresett hatóság által vagy annak nevében a követelés behajtására irányulóan, a segítségnyújtás iránti megkeresés alapján tett lépések, amelyek – ha a megkereső hatóság által vagy annak nevében a saját tagállamában tett lépések lennének – a megkereső tagállamban hatályos jog alapján felfüggesztő, megszakító vagy meghosszabbító hatással lennének az elévülési időre, e hatást illetően úgy tekintendők, mintha ez utóbbi államban hajtották volna végre őket.

Az első és második albekezdés nem érinti a megkereső tagállam illetékes hatóságainak azon jogát, hogy az említett tagállamban hatályos jognak megfelelően intézkedéseket hozzanak az elévülési idő felfüggesztése, megszakítása vagy meghosszabbítása tekintetében.

(3) A megkereső és a megkeresett hatóság tájékoztatja egymást azokról az intézkedésekről, amelyek megszakítják, felfüggesztik vagy meghosszabbítják az elévülési időt egy olyan követelés esetében, amelyre vonatkozóan behajtási vagy biztosítási intézkedéseket kértek, vagy amelyek ilyen hatással lehetnek.

20. cikk

Költségek

(1) A megkeresett hatóság törekszik arra, hogy az érintett személytől – a 13. cikk (5) bekezdésében említett összegeken felül – behajtsa és visszatartsa a behajtással kapcsolatban részéről felmerült költségeket, a megkeresett tagállam jogszabályainak megfelelően.

(2) A tagállamok lemondanak az olyan költségek egymás számára történő megtérítésének igényéről, amelyek az ezen irányelv értelmében egymásnak nyújtott kölcsönös segítségnyújtás alapján merülnek fel.

Amennyiben azonban a behajtás különleges problémát okoz, nagyon magas költségekkel jár vagy a szervezett bűnözés elleni küzdelemmel kapcsolatos, a megkereső és a megkeresett hatóság az adott eseteknek megfelelő egyedi költségmegtérítési szabályokról állapodhat meg.

(3) A (2) bekezdés ellenére a megkereső tagállam továbbra is felelősséggel tartozik a megkeresett tagállamnak minden olyan költségért és veszteségért, amely a követelés tárgyát vagy a megkereső hatóság által kiállított, végrehajtást és/vagy biztosítási

intézkedéseket engedélyező okirat érvényességét tekintve megalapozatlannak ítélt intézkedések következményeként merül fel.

V. FEJEZET

A SEGÍTSÉGNYÚJTÁS IRÁNTI MEGKERESÉSEK VALAMENNYI TÍPUSÁRA IRÁNYADÓ ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

21. cikk

Formanyomtatványok és kommunikációs eszközök

(1) Az 5. cikk (1) bekezdése szerinti információkérést, a 8. cikk (1) bekezdése szerinti kézbesítési megkeresést, a 10. cikk (1) bekezdése szerinti behajtási megkeresést vagy a 16. cikk (1) bekezdése szerinti biztosítási intézkedésekre irányuló megkeresést formanyomtatvány használatával, elektronikus úton kell továbbítani, kivéve, ha ez gyakorlati okokból nem megvalósítható. Lehetőség szerint ezeket a formanyomtatványokat kell használni a megkereséssel kapcsolatos minden további kommunikáció során is.

A megkeresett tagállamban végrehajtást engedélyező egységes okiratot, a megkereső tagállamban biztosítási intézkedéseket engedélyező dokumentumot, valamint a 12. és a 16. cikkben említett egyéb dokumentumokat is elektronikus úton kell továbbítani, kivéve, ha ez gyakorlati okokból nem megvalósítható.

Adott esetben a formanyomtatványokhoz jelentéseket, nyilatkozatokat és bármely más dokumentumot, vagy azok hitelesített másolatát vagy kivonatát lehet csatolni, amelyeket szintén elektronikus úton kell továbbítani, kivéve, ha ez gyakorlati okokból nem megvalósítható.

Formanyomtatványokat és elektronikus úton történő kommunikációt lehet alkalmazni a 6. cikk alapján történő információcsere esetében is.

(2) Az (1) bekezdést nem kell alkalmazni a 7. cikknek megfelelően másik tagállam közigazgatási hivatalában való jelenlét vagy másik tagállamban végzett közigazgatási vizsgálatban való részvétel során szerzett információkra és dokumentumokra.

(3) A kapott információk vagy a segítségnyújtás iránti megkeresés teljesítése során tett intézkedések érvényességét nem befolyásolja, ha a kommunikációra nem elektronikus úton vagy nem a formanyomtatványok használatával kerül sor.

22. cikk

Nyelvhasználat

(1) A segítségnyújtás iránti megkeresést, a kézbesítéshez alkalmazandó formanyomtatványt és a megkeresett tagállamban végrehajtást engedélyező egységes okiratot a megkeresett tagállam hivatalos nyelvén vagy egyik hivatalos nyelvén kell továbbítani, vagy ilyen nyelvű fordítást kell hozzá mellékelni. Az a tény azonban, hogy az említett dokumentumok egyes részei nem a megkeresett tagállam hivatalos nyelvén vagy egyik hivatalos nyelvén készültek, nem érinti érvényességüket vagy az eljárás érvényességét, amennyiben a kérdéses nyelvről az érintett tagállamok egymás között megállapodtak.

(2) Azok a dokumentumok, amelyeknek a 8. cikknek megfelelően a kézbesítését kérték, a megkereső tagállam hivatalos nyelvén továbbíthatók a megkeresett hatóság részére.

(3) Amennyiben a megkereséshez az (1) és a (2) bekezdésben említettektől eltérő dokumentumokat csatolnak, a megkeresett hatóság – amennyiben szükséges – kérheti a megkereső hatóságtól ezeknek a dokumentumoknak a megkeresett tagállam hivatalos nyelvére vagy egyik hivatalos nyelvére, vagy bármely olyan más nyelvre történő lefordítását, amelyről az érintett tagállamok kétoldalúan megállapodtak.

23. cikk

Információk és dokumentumok közzététele

(1) Az ezen irányelv alapján bármilyen formában közölt információkra hivatalos titoktartási kötelezettség vonatkozik, és azok ugyanolyan védelmet élveznek, mint amelyet az információt átvevő tagállam nemzeti joga az ilyen jellegű információknak biztosít.

Az ilyen információkat kizárólag az ezen irányelv hatálya alá tartozó követelések végrehajtása vagy az azokkal kapcsolatos biztosítási intézkedések céljából lehet felhasználni. Ezen információk felhasználhatók továbbá a kötelező társadalombiztosítási járulékok megállapításához és behajtásához is.

(2) Az Európai Bizottság Biztonsági Akkreditációs Hatósága által megfelelően akkreditált személyek ezen információkhoz csak a CCN működtetéséhez és fejlesztéséhez szükséges mértékben férhetnek hozzá.

(3) Az (1) bekezdés második albekezdése ellenére az információt szolgáltató tagállam engedélyezi az információ más célokra történő felhasználását az információt átvevő tagál-

lamban, amennyiben az információt nyújtó tagállam jogszabályai alapján az információt hasonló célokra fel lehet használni.

(4) Amennyiben a megkereső vagy a megkeresett hatóság úgy ítéli meg, hogy az ezen irányelv értelmében kapott információk az (1) bekezdésben említett célból hasznosak lehetnek egy harmadik tagállam számára, az információkat továbbíthatja ezen harmadik tagállamnak, feltéve, hogy a továbbítás megfelel az ezen irányelvben megállapított szabályoknak és eljárásoknak. A hatóság tájékoztatja az információt eredetileg nyújtó tagállamot azon szándékáról, hogy ezt az információt harmadik tagállammal megossza. Az információt eredetileg nyújtó tagállam az információt megosztani kívánó tagállam értesítésének kézhezvételétől számított tíz munkanapon belül ellenezheti az információmegosztást.

(5) A (4) bekezdés alapján továbbított információ felhasználására vonatkozó, a (3) bekezdés szerinti engedélyt csak az a tagállam adhatja, amelytől az információ eredetileg származik.

(6) Az ezen irányelv értelmében bármilyen formában közölt információra az információt átvevő tagállam valamennyi hatósága ugyanúgy hivatkozhat vagy azt ugyanúgy bizonyítékként használhatja fel, mint az azon a tagállamon belül szerzett hasonló információt.

VI. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

24. cikk

Egyéb segítségnyújtási megállapodások alkalmazása

(1) Ez az irányelv nem érinti a két- vagy többoldalú megállapodásokból vagy egyezségekből származó – ideértve a jogi vagy más okiratok kézbesítésére vonatkozó megállapodásokat és egyezségeket is –, szélesebb körű segítségnyújtásra vonatkozó kötelezettségek teljesítését.

(2) A tagállamok haladéktalanul értesítik a Bizottságot, amennyiben az ezen irányelv hatálya alá tartozó kérdésekre vonatkozóan – az egyedi esetek kezelésének kivételével – két- vagy többoldalú megállapodást vagy egyezséget kötnek. A Bizottság erről tájékoztatja a többi tagállamot.

(3) A kétoldalú vagy többoldalú megállapodások vagy egyezségek értelmében biztosított nagyobb mértékű kölcsönös segítségnyújtás során a tagállamok használhatják az ezen irányelv alkalmazásában elfogadott elektronikus kommunikációs hálózatot és egységes formanyomtatványokat.

25. cikk

A bizottság

- (1) A Bizottságot a behajtási bizottság segíti.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott határidő három hónap.

26. cikk

Végrehajtási rendelkezések

A Bizottság a 24. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően részletes szabályokat fogad el a 4. cikk (2), (3) és (4) bekezdése, az 5. cikk (1) bekezdése, a 8. cikk, a 10. cikk, a 12. cikk (1) bekezdése, a 13. cikk (2), (3), (4) és (5) bekezdése, a 15. cikk, a 16. cikk (1) bekezdése és a 21. cikk (1) bekezdése végrehajtására vonatkozóan.

Ezeknek a szabályoknak legalább az alábbiakra kell vonatkoznuk:

- a) a 4. cikk (2), (3) és (4) bekezdésében említett, a különböző tagállamok központi kapcsolattartó irodája, többi kapcsolattartó irodája és kapcsolattartó szervei közötti, valamint a Bizottsággal fennálló kapcsolatok megszervezésére vonatkozó gyakorlati intézkedések;
- b) a hatóságok közötti közlemények továbbítására alkalmas eszközök;
- c) az 5. cikk (1) bekezdése, a 8. cikk, a 10. cikk (1) bekezdése, a 12. cikk (1) bekezdése és a 16. cikk (1) bekezdése alkalmazásában használandó egységes formanyomtatványok formátuma és egyéb adatai;
- d) a behajtandó összegek átváltása és a behajtott összegek átutalása.

27. cikk

Jelentéstétel

- (1) Minden tagállam minden évben március 31-ig értesíti a Bizottságot az alábbiakról:
- a) az adott évben az egyes megkeresett tagállamoknak küldött, és az egyes megkereső tagállamoktól kapott, információkéréssel, kézbesítéssel, behajtással vagy biztosítási intézkedésekkel kapcsolatos megkeresések száma;
- b) azon követelések összege, amelyekre vonatkozóan behajtásra irányuló segítségnyújtást kértek, valamint a behajtott összegek.

(2) A tagállamok bármely egyéb olyan információt közölhetnek, amely az ezen irányelv értelmében biztosított kölcsönös segítségnyújtás értékeléséhez hasznos lehet.

(3) A Bizottság ötévenként jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ezen irányelvben megállapított intézkedések működéséről.

28. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok 2011. december 31-ig elfogadják és kihadják azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

A tagállamok 2012. január 1-jétől alkalmazzák ezeket a rendelkezéseket.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivataltalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

29. cikk

A 2008/55/EK irányelv hatályon kívül helyezése

A 2008/55/EK irányelv 2012. január 1-jétől hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett irányelvre való hivatkozásokat az erre az irányelvre való hivatkozásként kell értelmezni.

30. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

31. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2010. március 16-án.

a Tanács részéről
az elnök
E. SALGADO

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A TANÁCS 270/2010/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2010. március 29.)

a többek között a Kínai Népköztársaságból származó vasalódeszkák behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló 452/2007/EK rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból származó dömpingelt behozattal szembeni védelemről szóló, 2009. november 30-i 1225/2009/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ (a továbbiakban: az alaprendelet) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottságnak a tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően benyújtott javaslatára,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

1.1. Hatályos intézkedések

- (1) A 452/2007/EK rendelettel ⁽²⁾ a Tanács végleges dömpingellenes vámot vetett ki a többek között a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: a KNK) származó vasalódeszkák behozatalára. Az intézkedések 38,1 %-os érték vámot határoznak meg, kivéve öt, külön említett vállalatot, amelyekre egyedi vámtételek vonatkoznak.

1.2. Felülvizsgálati kérelem

- (2) 2008-ban az alaprendelet 11. cikkének (3) bekezdése szerint a Bizottsághoz részleges időközi felülvizsgálatra vonatkozó kérelem érkezett (a továbbiakban: időközi felülvizsgálat). A kérelmet, mely a dömping hatályának kivizsgálására korlátozódott, egy kínai exportáló gyártó, név szerint a Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd. (Guangzhou) (a továbbiakban: a Power Team vagy a kérelmező) nyújtotta be. A kérelmező esetében alkalmazandó végleges dömpingellenes vám jelenleg 36,5 %.
- (3) Kérelemében a kérelmező azt állította, hogy az intézkedéshez vezető körülmények megváltoztak, és ezek a változások tartósan bizonyulnak. A kérelmező *prima facie* bizonyítékot szolgáltatott arról, hogy a dömping ellensúlyozásához nincs többé szükség az intézkedés jelenlegi mértékű fenntartására.
- (4) A kérelmező elsősorban azt állította, hogy jelenleg már piacgazdasági feltételek szerint működik, vagyis teljesíti az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjában

meghatározott kritériumokat. A kérelmező ezért azt állítja, hogy a rendes értéket az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének b) pontja alapján kellene kiszámítani. Az említett rendes érték és az Európai Unióba irányuló exportárak összehasonlítása azt mutatta, hogy a dömpingkülönbözlet lényegesen alacsonyabbnak tűnik, mint az intézkedés jelenlegi szintje.

- (5) Ennélfogva a kérelmező álláspontja értelmében a dömping ellensúlyozása érdekében nincs szükség arra, hogy a korábban megállapított dömping szintjének alapján megállapított vámintézkedések a jelenlegi szinten fennmaradjanak.

1.3. A felülvizsgálat megindítása

- (6) Minthogy a tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően megállapítást nyert, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre a részleges időközi felülvizsgálat megindításához, a Bizottság úgy döntött, hogy az alaprendelet 11. cikkének (3) bekezdése alapján részleges időközi felülvizsgálatot indít, melynek hatályát a kérelmező vonatkozásában a dömping kivizsgálására korlátozta ⁽³⁾.

1.4. Érintett termék és hasonló termék

- (7) A jelenlegi felülvizsgálat által érintett termék ugyanaz, mint abban a vizsgálatban volt, amely a hatályban lévő intézkedések elrendeléséhez vezetett (a továbbiakban: az eredeti vizsgálat), azaz a jelenleg az ex 3924 90 00 ⁽⁴⁾, ex 4421 90 98, ex 7323 93 90, ex 7323 99 91, ex 7323 99 99, ex 8516 79 70 és az ex 8516 90 00 KN-kód alá tartozó és a Kínai Népköztársaságból

⁽¹⁾ HL L 343., 2009.12.22., 51. o.

⁽²⁾ HL L 109., 2007.4.26., 12. o.

⁽³⁾ HL C 3., 2009.1.8., 14. o. („Értesítés vizsgálat megindításáról”).

⁽⁴⁾ A kód változását (a vizsgálat megindításáról szóló értesítésben említett 3924 90 90 helyett 3924 90 00) a 2010. január 1-jétől alkalmazandó új Kombinált Nomenklatúra eredményezte (lásd a 948/2009/EK rendeletet, HL L 287., 2009.10.31., 1. o.).

származó, állványra rögzített vagy állvány nélküli vasaló-deszka, aktív gőzelszívással és/vagy fűtéssel és/vagy fűző-funkcióval ellátott felülettel vagy anélkül, beleértve az ujjfát és az alaptartozékokat, vagyis a lábakat, a huzatot és a vasalórácsot is.

- (8) A Kínában gyártott és az ottani belföldi piacon értékesített, illetve az Unióba exportált termék, valamint az (analóg országgént alkalmazott) Ukrajnában gyártott és értékesített termék ugyanazokkal az alapvető fizikai és műszaki tulajdonságokkal rendelkezik, és felhasználása is azonos, ezért az alaprendelet 1. cikkének (4) bekezdése értelmében hasonló terméknek minősülnek.

1.5. Az érintett felek

- (9) A Bizottság hivatalosan értesítette az uniós gazdasági ágazat képviselőjét, a kérelmezőt és az exportáló ország képviselőit a felülvizsgálat megindításáról. Az érdekelt feleknek lehetőségük nyílt álláspontjuk írásbeli ismertetésére és meghallgatáson való részvételre.
- (10) A Bizottság a kérelmezőnek a piacgazdasági elbánás (a továbbiakban: MET) iránti kérelemhez igénylőlapot és kérdőívet küldött, és a választ az e célból meghatározott határidőn belül megkapta. A Bizottság összegyűjtött és ellenőrzött minden olyan információt, melyet a dömping megállapításához szükségesnek tartott, valamint ellenőrző látogatást tett a kérelmező telephelyén.

1.6. A felülvizsgálati időszak

- (11) A dömpingre vonatkozó vizsgálat a 2008. január 1-je és 2008. december 31-e közötti időszakra (a továbbiakban: a felülvizsgálati időszak) vonatkozott. Emlékeztetni kell arra, hogy az intézkedések elrendeléséhez vezető eredeti vizsgálat vizsgálati időszaka 2005. január 1-jétől 2005. december 31-ig tartott (a továbbiakban: az eredeti vizsgálati időszak).

2. A VIZSGÁLAT EREDMÉNYEI

2.1. Piacgazdasági elbánás

- (12) Az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének b) pontja szerint a KNK-ból származó behozattal kapcsolatos dömpingellenes vizsgálatok során – azon gyártók esetében, amelyekről megállapították, hogy elegendő tesznek az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjában előírt kritériumoknak, vagyis ahol beigazolódik, hogy a hasonló termék gyártása és értékesítése tekintetében piacgazdasági feltételek érvényesülnek – a rendes értéket az alaprendelet 2. cikke (1)–(6) bekezdésének megfelelően kell meghatározni. Ezek a követelmények a következőképpen foglalhatók össze:

— az üzleti döntések a piac jelzéseire adott válaszok jelentősebb állami beavatkozás nélkül, a költségek pedig a piaci értéket tükrözik,

— a cégek egyetlen átlátható könyvelést vezetnek, melyen a nemzetközi számviteli standardoknak (IAS) megfelelően független könyvvizsgálatot végeznek, és melyet minden területen alkalmaznak,

— nincsenek a korábbi, nem piacgazdasági rendszerből eredő jelentős torzulások,

— a csődre és tulajdonra vonatkozó jogszabályok stabilitást és jogbiztonságot garantálnak,

— a valutaátváltás piaci árfolyamon történik.

- (13) A kérelmező az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének b) pontja szerint piacgazdasági elbánást kért, és felkérték, hogy töltsse ki a piacgazdasági elbánás iránti kérelemre vonatkozó formanyomtatványt.

- (14) A vizsgálat megállapította, hogy a főbb ráfordítások költségeit tekintve a kérelmező nem felel meg az alaprendelet 2. cikkének (7) bekezdése c) pontjának első francia bekezdésében említett, a piacgazdasági elbánásra vonatkozó kritériumnak (1. kritérium). Megállapítást nyert, hogy az eredeti vizsgálat vizsgálati időszakát követően, azaz 2005 után a kínai állam exportkorlátozásokat rendelt el több acéltermékre, köztük a vasalódeszkák gyártásához szükséges fő nyersanyagokra, azaz az acéllemezre, acélsövekre és acélhuzalokra vonatkozóan. Megjegyzendő, hogy a nyersanyagok költsége az összes nyersanyagköltség jelentős részét teszi ki. Az exportadók kivétele következtében csökkent az exportösztönzés, ez a hazai piacon rendelkezésre álló mennyiség növekedésével járt, ami viszont alacsonyabb árakat eredményezett. Az is megállapítást nyert továbbá, hogy több támogatási rendszer is a kínai acélgyártók rendelkezésére állt ⁽¹⁾, emellett pedig számos acélgyártó nyilvánosan hozzáférhető számlái is azt támasztják alá, hogy a kínai állam aktívan támogatja a kínai acélágazat fejlődését.

- (15) Ennek következtében a Kínai Népköztársaságban a belföldi acélárak a felülvizsgálati időszakban jóval alacsonyabbak voltak más, jelentős világpiacok árainál, nevezetesen az észak-amerikai és az észak-európai acéláraknál ⁽²⁾, és ez az árkülönbség nem magyarázható az acélgyártásban tapasztalható bármiféle versenyelőnyvel.

- (16) Az iratokból az is kiderül továbbá, hogy a kérelmező profitált a mesterségesen alacsony és torzított acélárakból, mivel nyersanyagait a kínai belföldi piacon vásárolta.

⁽¹⁾ Például: „Money for Metal: A detailed Examination of Chinese Government Subsidies to its Steel Industry”, Wiley Rein LLP, 2007. július; „China Government Subsidies Survey”, Anne Stevenson- Yang, 2007. február; „Shedding Light on Energy Subsidies in China: An Analysis of China's Steel Industry from 2000-2007”, Usha C.V. Haley; „China's Specialty Steel Subsidies: Massive, Pervasive and Illegal”, the Specialty Steel Industry of North America; „The China Syndrome: How Subsidies and Government Intervention Created the World's Largest Steel Industry”, Wiley Rein & Fielding LLP, 2006. július és „The State-Business Nexus in China's Steel Industry – Chinese Market Distortions in Domestic and International Perspective”, Prof. Dr. Markus Taube & Dr. Christian Schmidkonz of THINKIDESK China Research & Consulting, 2009. február.25.

⁽²⁾ Forrás: Steel Business Briefing: átlagárak 2005-ben és 2008-ban.

- (17) Ezért arra a következtetésre jutottak, hogy a Power Team főbb ráfordításai nem tükrözik alapvetően a piaci értékeket. Következésképpen megállapították, hogy a kérelmező nem tudta bebizonyítani, hogy teljesíti az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjában előírt kritériumokat, és ezért nem részesülhet piacgazdasági elbánásban.
- (18) A kérelmező, az exportáló ország és az uniós gazdasági ágazat lehetőséget kapott, hogy kifejtse a fenti megállapításokkal kapcsolatos észrevételeiket. A kérelmezőtől és az uniós gazdasági ágazattól is érkeztek észrevételek.
- (19) A kérelmező három fő érvet hozott fel a megadott határidőn belül. Először is azt állította, hogy a Power Team nyersanyagái továbbra is megfelelnek a belföldi áraknak, és hogy ez a megállapítás az eredeti vizsgálat során elegendő volt az 1. kritérium teljesítéséhez. A vállalat ennél fogva úgy tekinti, hogy a kínai belföldi árak összehasonlítása más nemzetközi acélpiacok áraival az alaprendelet 11. cikke (9) bekezdésének megsértését jelenti. Ezzel összefüggésben a vállalat vitatta azt is, hogy az észak-európai és észak-amerikai acélpiaci árak, amelyekkel az összehasonlítást végezték, jelen esetben relevánsak volnának. A kérelmező azt állította, hogy más nemzetközi piaci árak is léteznek – például a török exportárak –, amelyek alacsonyabbak a KNK belföldi árainál.
- (20) Az eredeti vizsgálatban a kérelmező valóban teljesítette az 1. kritériumot, a 2. kritériumot azonban nem. A Bizottság álláspontja szerint ugyanakkor nem sértették meg az alaprendelet 11. cikkének (9) bekezdését, mivel a módszer annak megítélésére, hogy egy vállalat piacgazdasági feltételek szerint működik-e vagy sem, és különösen, hogy teljesíti-e az 1. kritériumot, semmit sem változott. Mindkét vizsgálat – vagyis az eredeti vizsgálat és a felülvizsgálat – során azt vizsgálták, hogy a nyersanyagárak tükrözik-e a piaci értékeket. Mindkét vizsgálat során megvizsgálták a belföldi acélárakat, azonban az eredeti vizsgálatban nem volt egyéb olyan jelentős tényező, amely látszólag hatással lett volna a nyersanyagárakra. Ezért a módszer nem változott, csupán a megállapítások voltak eltérőek.
- (21) A felülvizsgálat során kiderült, hogy az eredeti vizsgálati időszakot követően, vagyis 2006 óta a körülmények megváltoztak, mivel a kínai állam több intézkedéssel is gátolta az acéllemezek, acélcsövek és acélhuzalok kivitelét azáltal, hogy exportadót vezetett be, és megszüntette az exportra vonatkozó hea visszatérítését. A korábban említett támogatási rendszerekkel együtt mindez torzítóan hatott a kínai belföldi acélárakra, mivel az ottani árak és az észak-amerikai, valamint észak-európai belföldi árak közötti árkülönbség jelentősen, közel 30 %-ra nőtt. A kérelmező a piacgazdasági elbánással kapcsolat
- megállapításokról szóló tájékoztatást követően nem vitatta az árkülönbséget.
- (22) A kérelmező azon érvelését illetően, miszerint nem csupán az észak-amerikai és észak-európai belföldi acélárak tekinthetők az egyetlen, nemzetközi szempontból releváns áraknak, megjegyzendő, hogy azért választották ki mindkét acélpiacot az árak összehasonlításához, mert ezeken a piacokon jelentős az acélforgasztás, és mindkettő több aktív gyártóval is rendelkező, versenyképes piacnak számít. Ennek alapján ésszerűen feltételezni lehetett, hogy az ottani belföldi árak a versenyképes piaci árakat tekintve reprezentatívak. Továbbá azt az állítást, hogy a török exportárak alacsonyabbak a kínai belföldi áraknál, eddig nem támasztották alá, vagyis a határidőn belül nem szolgáltatott konkrét adatokat az adott árakra vonatkozóan. Ezenkívül arról sem szolgáltak magyarázattal, hogy a török exportárak – a török exportpiacnak az észak-amerikai és az észak-európai piachoz mért relatív kis méretét tekintve – miért számíthatnának relevánsabbak.
- (23) A vállalat másodsorban azt állította, hogy az uniós jogszabály alkalmazásakor megkülönböztetés éri, mivel számos egyéb korábbi esetben, amikor az acél főbb ráfordításnak számított, volt néhány kínai vállalat, amely megfelelt az 1. kritériumnak. Az esetek mindegyikét megvizsgálták, és megállapították, hogy az érintett vállalatok egyikét sem részesítették piacgazdasági elbánásban, mivel az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjában előírt kritériumok közül legalább egynek nem feleltek meg. Így a hatékony adminisztráció érdekében ezért már nem volt szükség az 1. kritériumnak való megfelelés részletes kivizsgálására, mivel egyértelmű volt, hogy a vállalat egy másik feltételt nem teljesített. Az említett korábbi esetekben a Bizottság mindenesetre soha nem jutott arra a következtetésre, hogy a kínai belföldi acélpiacon nem állnak fenn torzulások, hanem ezekben az esetekben sokkal inkább megtagadta a piacgazdasági elbánást, amennyiben valamely nyersanyag tekintetében torzulásokat állapított meg ⁽¹⁾.
- (24) Végezetül a kérelmező érvelésében azt állította, hogy a rendes érték kiigazítása a piacgazdasági elbánás megtagadásánál megfelelőbb lenne. A rendes érték kiigazítása ugyanakkor nem lenne helyénvaló, mivel a piacgazdasági elbánásban való részesítés feltételei között szerepel, hogy a főbb ráfordításoknak tükrözniük kell a piaci értékeket. Amennyiben nem tükrözik, annak inkább az a következménye, hogy megtagadják a piacgazdasági elbánást, a rendes értéket pedig egy analóg ország rendes értékével helyettesítik, főként ha a nyersanyagok a ráfordítások költségeinek olyan jelentős részét teszik ki.
- (25) Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy a Power Team által felhozott érvek egyike sem volt meggyőző, és nem eredményezte a megállapítások ártértékelését.

⁽¹⁾ Lásd a Kínai Népköztársaságból származó egyes vas vagy acél kötőelemek behozatalára végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló, 2009. január 26-i 91/2009/EK tanácsi rendeletet (HL L 29., 2009.1.31., 1. o.) és a többek között a Kínai Népköztársaságból származó egyes alumíniumfóliák behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről szóló, 2009. április 7-i 287/2009/EK bizottsági rendeletet (HL L 94., 2009.4.8., 17. o.).

- (26) Az uniós gazdasági ágazat rámutatott arra, hogy a kínai állam nagy mértékben beavatkozott az acéliparba, ezért az EU és az Egyesült Államok a probléma megoldása céljából már WTO-konzultációkat kérelmezett.
- (27) A fentiek alapján a vizsgálat megállapításait és a következtetést, mely szerint a Power Team nem részesülhet piacgazdasági elbánásban, megerősítették.
- (28) Miután az érintett feleket tájékoztatták azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján ajánlást kívántak tenni az 452/2007/EK rendelet módosítására, a kérelmező további észrevételeket nyújtott be az eredményekhez.
- (29) A kérelmező elsősorban azt az érvét ismételte meg, hogy főbb ráfordításai tükrözik a kínai piaci értékeket, és hogy a kínai árak nagyjából megfelelnek más nemzetközi piaci áraknak. A kérelmező elismerte ugyan, hogy 2008-ban a KNK-ban a fő ráfordítások árai kevésbé emelkedtek, mint a nemzetközi célpiacokon, azt állította azonban, hogy ez nem az ártorzításoknak tudható be; a kínai belföldi piac alacsony árai sokkal inkább egyéb, pusztán kereskedelmi tényezőkre vezethetők vissza. A kérelmező utalt a termelés 2008. évi növekedésére, és kifejtette, hogy a KNK-ban gyártott legtöbb acéltermék exportjára kivetett, meglévő dömpingellenes vagy kiegyenlítő vámok arra késztették a kínai gyártókat, hogy csökkentsék belföldi piaci árakat.
- (30) Megjegyzendő, hogy a kérelmező által az arra vonatkozóan benyújtott további információk azt a megállapítást támasztották alá, miszerint 2008-ban a vasalóeszközök gyártásához szükséges fő nyersanyagok átlagban jelentősen olcsóbbak voltak a kínai belföldi piacon, mint más jelentős világpiacokon.
- (31) Ami a kérelmező azon érvelését illeti, hogy az árkülönbség pusztán kereskedelmi tényezőkre, azaz a megnövekedett kínai termelésre vezethető vissza, megjegyzendő, hogy ez az érv nem volt kellően megalapozott, különösen az állítólagos termelésnövekedés és a kereslet oldal helyzete közötti lehetséges összefüggés tekintetében. Ugyanakkor a kérelmező által felhozott érv is – vagyis hogy a KNK-ból származó számos termék exportjára kiegyenlítő vámok vannak érvényben – azt bizonyítja, hogy a kínai acélgyártók valóban támogatásokban részesültek.
- (32) Ennélfogva a kérelmező azon érvelése, hogy a KNK acélpiaca nem torzul, fenntarthatatlan, és végérvényesen megállapítható, hogy a piacgazdasági elbánás meghatározását nem kell felülvizsgálni, valamint hogy a Power Teamnek nem kell megadni a piacgazdasági elbánást.

2.2. Egyéni elbánás

- (33) Az alaprendelet 2. cikkének (7) bekezdése szerint vám megállapítása esetén az említett cikk hatálya alá tartozó országokra adott esetben az egész országra kiterjedő vámot vetnek ki, kivéve azokat az eseteket, amikor a

vállalatok bizonyítani tudják, hogy teljesítik az egyéni elbánásnak az alaprendelet 9. cikkének (5) bekezdésében meghatározott valamennyi kritériumát. Ezek a kritériumok a következőképpen foglalhatók össze:

- ha teljes mértékben vagy részben külföldi tulajdonban lévő vállalatról vagy közös vállalatról van szó, az exportőrök szabadon hazatelepíthetik a tőkét és a nyereséget;
- az exportárakat és exportmennyiségeket, valamint az értékesítési feltételeket szabadon határozzák meg;
- a részvények többsége magánszemélyek tulajdonában van, és be kell bizonyítani, hogy a vállalat kellőképpen független az állami beavatkozástól;
- az árfolyamok átváltása piaci árfolyamon történik;
- az állami beavatkozás nem olyan mértékű, hogy lehetővé tenné az intézkedések kijátszását abban az esetben, ha az egyes exportőrökre különböző vámtételeket alkalmaznak.

- (34) A kérelmező a piacgazdasági elbánás iránti kérelem mellett egyéni elbánást is igényelt arra az esetre, ha nem kapna piacgazdasági elbánást.
- (35) A vizsgálat bebizonyította, hogy a kérelmező az összes fenti kritériumot teljesítette, ebből következően a Power Teamnek meg kell adni az egyéni elbánást.

2.3. Rendes érték

- (36) Az alaprendelet 2. cikkének (7) bekezdése szerint a nem piacgazdaságú országokból származó behozatal esetében – amennyiben a piacgazdasági elbánás nem adható meg – az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének b) pontjában meghatározott országok tekintetében a rendes értéket egy analóg országra jellemző ár vagy számtanilag képzett érték alapján kell megállapítani.
- (37) A vizsgálat megindításáról szóló értesítésben a Bizottság jelezte, hogy ismét Törökországot – melyet már az eredeti vizsgálat során is analóg országgént alkalmaztak – kívánja megfelelő analóg országgént kiválasztani a KNK-ra vonatkozó rendes érték megállapításához, azonban ebben az időközi felülvizsgálatban egyetlen török gyártó sem működött együtt. Ugyanakkor egy ukrán exportáló gyártó, amelyet egy párhuzamosan zajló, másik időközi felülvizsgálat keretében vizsgáltak, együttműködött. Az érdekelt feleket tájékoztatták erről, és nem érkeztek Ukrajna analóg országgént való alkalmazását kifogásoló észrevételek.
- (38) Miután láthatóan semmi ok nem volt arra, hogy ne Ukrajnát válasszák ki analóg országgént, és különösen tekintettel arra, hogy nem volt más, harmadik országbeli gyártó, amely együttműködött volna, a rendes értéket az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) pontja szerint, azaz az analóg ország együttműködő gyártójától kapott ellenőrzött információk alapján állapították meg.

- (39) Az alaprendelet 2. cikke (2) bekezdésének megfelelően megállapították, hogy az együttműködő gyártó által a hasonló termékből belföldön lebonyolított értékesítési mennyiség a kérelmezőnek az EU-ba történő exportértékesítéséhez képest reprezentatív volt. Ezenkívül az összehasonlítható belföldi értékesítéseket (szükség szerint a különböző fizikai jellemzők figyelembevétele érdekében kiigazítva) valamennyi exportált terméktípus esetében reprezentatívnak tekintették, mivel az eladott mennyiség az EU-ba irányuló teljes exportértékesítések legalább 5 %-át elérte.
- (40) A Bizottság ezt követően azt vizsgálta meg, hogy az analóg ország belföldi piacán reprezentatív mennyiségben értékesített vasalódeszka mindegyik típusának értékesítése rendes kereskedelmi forgalomban történtnek tekinthető-e. E célból meghatározta a szóban forgó vasalódeszka-típusok független fogyasztók számára történő nyereséges értékesítésének arányát.
- (41) A belföldi értékesítési ügyletek akkor tekinthetők nyereségesnek, ha a meghatározott terméktípus egységára megegyezik a gyártási költségekkel vagy meghaladja azokat. Ezért a Bizottság meghatározta a vizsgálati időszak alatt az analóg ország belföldi piacán értékesített mindegyik típus gyártási költségét.
- (42) Ha egy adott terméktípus teljes értékesítési mennyiségének több mint 80 %-át a számított termelési költséggel azonos vagy azt meghaladó nettó eladási áron értékesítették, és ha az említett típus súlyozott átlagára megegyezett a termelési költséggel vagy meghaladta azt, akkor a rendes értéket a tényleges belföldi ár alapján állapították meg. Ez az ár az adott típusból a vizsgálati időszak során történt teljes belföldi értékesítés árainak súlyozott átlagaként lett kiszámítva függetlenül attól, hogy az értékesítés nyereséges volt-e.
- (43) Amennyiben egy terméktípus nyereséges értékesítése az adott típus teljes értékesítési volumenének legfeljebb 80 %-át tette ki, vagy amennyiben az adott típus súlyozott átlagára a termelési költség alatt volt, a rendes érték a tényleges belföldi áron alapult, amelyet a kizárólag az adott típusból történt nyereséges értékesítés súlyozott átlagaként számítottak ki.
- (44) Tájékoztatását követően a kérelmező megjegyezte, hogy olyan esetekben, amikor a nyereséges értékesítések egy adott terméktípus teljes értékesítési mennyiségének kevesebb mint 10 %-át teszik ki, rendszerint számtanilag képzett rendes értéket kellene alkalmazni.
- (45) E tekintetben megjegyzendő, hogy a nyereséges értékesítések aránya a vizsgálat során soha nem volt 10 %-nál kevesebb. Ezenkívül már megszűnt az a gyakorlat, mely szerint hasonló körülmények között automatikusan rendes értéket állapítanak meg.

2.4. Exportár

- (46) Az érintett terméket valamennyi esetben KNK-beli független kereskedőknél keresztül exportként értékesítették uniós független fogyasztók számára; az exportárát az alaprendelet 2. cikke (8) bekezdésének megfelelően állapították meg, azaz a termék EU-ba történő exportértékesítésekor ténylegesen fizetett vagy fizetendő árak alapján.
- (47) A tájékoztatást követően a kérelmező azt állította, hogy az exportárát a kínai független kereskedő által az uniós független fogyasztónak felszámított eladási ár alapján kellene megállapítani, nem pedig – mint ahogyan az megtörtént – annak, a termékért fizetett vagy fizetendő árak alapján, amelyet a Power Team exportra történő értékesítésekor a KNK-beli független kereskedőknek felszámol. Ez a megközelítés ugyanakkor nem felel meg az alaprendelet 2. cikke (8) bekezdésének, mely előírja, hogy exportra értékesített áruk esetében az exportárát az első független fogyasztó számára történő értékesítés alapján kell megállapítani. Következésképpen ezt az állítást elutasították.

2.5. Összehasonlítás

- (48) A rendes érték és az exportár összehasonlítása a gyártelepi árak alapján történt. A rendes érték és az exportárak tisztességes összehasonlítása érdekében az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdésének megfelelően figyelembe vették azokat a különbségeket, amelyek állítólag és bizonyítottan is befolyásolták az árakat, valamint azok összehasonlíthatóságát. Ennek alapján – megfelelő és indokolt esetben – kiigazították a fizikai jellemzőkben, a fuvarozási, biztosítási, valamint a kezelési és hitelköltségekben mutatkozó különbségeket. Mivel az exportárát kizárólag a kínai kereskedők számára – exportértékesítésre szánt – történő belföldi értékesítések alapján állapították meg, nem volt indokolt az eltérő adózás miatti kiigazítás, mivel a rendes értéket a hasonló adózási rendszerrel rendelkező analóg országban is a belföldi értékesítések alapján állapították meg. A rendes értéket és az exportárát is tehát hea nélkül számították ki.
- (49) A tájékoztatást követően a kérelmező megjegyezte, hogy a terméktípusok csoportosítása (ami valóban összehasonlítási céllal történt) bizonyos kétségeket vet fel az árak összehasonlításának helytállóságát illetően.
- (50) E tekintetben megjegyzendő, hogy a terméktípusok csoportosítása a vizsgálat során ugyanúgy történt, mint az eredeti vizsgálatban, és ezt szükségesnek tartották annak érdekében, hogy az árukat, amelyeket a Power Team exportként értékesített, az Unióba jobban össze lehessen hasonlítani az analóg ország belföldi piacán értékesített árukkal. Megjegyzendő továbbá az is, hogy a kérelmező ezen állítását nem támasztotta alá részletebben, különösen arra vonatkozóan, hogy a csoportosítás, ahogyan történt (és amit a kérelmezőnek szánt külön tájékoztatásban elmagyaráztak) miért ne lenne megfelelő. Következésképpen ezt az állítást elutasították.

2.6. Dömpingkülönbözet

- (51) Az alaprendelet 2. cikke (11) bekezdésének megfelelően árutípusonként összehasonlították a súlyozott átlaggal számított rendes értéket az érintett termék megfelelő típusa exportárának súlyozott átlagával. Ez az összehasonlítás alátámasztotta a dömping meglétét.
- (52) A Power Team esetében megállapított dömpingkülönbözet – a nettó, uniós határparitáson kiszámított ár százalékában kifejezve – 39,6 %.

3. A MEGVÁLTOZOTT KÖRÜLMÉNYEK TARTÓS JELLEGE

- (53) Az alaprendelet 11. cikke (3) bekezdésének megfelelően megvizsgálták azt is, hogy a megváltozott körülmények indokoltan tartósnak tekinthetők-e.
- (54) E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az eredeti vizsgálat során a kérelmezőtől megtagadták a piacgazdasági elbánásban való részesítést, mert számvetési gyakorlatában szabálytalanságokat állapítottak meg. A felülvizsgálat során arra a következtetésre jutottak, hogy a Power Team teljesíti ezt a kritériumot. A fentiekből ugyanakkor kitűnik, hogy a főbb ráfordítások költségeit tekintve a kérelmező nem felel meg az alaprendelet 2. cikkének (7) bekezdése c) pontjának első francia bekezdésében említett, a piacgazdasági elbánásra vonatkozó kritériumnak. Ebből következően a piacgazdasági elbánás tekintetében a kérelmező körülményei nem változtak meg.
- (55) A vizsgálat során begyűjtött és ellenőrzött adatok (azaz a kérelmezőnek az EU-ba irányuló egyedi exportárai és Ukrajna mint hasonló ország esetében megállapított rendes érték) ugyanakkor magasabb dömpingkülönbözetet eredményeztek. Ez a változás jelentősnek tekintendő, így az intézkedések jelenlegi szintű további alkalmazása már nem lenne elegendő a dömping ellensúlyozásához.

4. DÖMPINGELLENES INTÉZKEDÉSEK

- (56) E felülvizsgálat eredményei alapján helyénvalónak tűnik a Power Teamtől származó érintett termék behozatalára alkalmazandó dömpingellenes vámot 39,6 %-ra módosítani.
- (57) Ami a maradványvámot illeti, emlékeztetni kell arra, hogy az eredeti vizsgálat során csekély volt az együttműködés. Az együtt nem működő vállalatokra ezért a

vámot olyan szinten állapították meg, amely megfelel a legmagasabb dömpingkülönbözettel rendelkező exportáló gyártó legnagyobb mennyiségben értékesített terméktípusai dömpingkülönbözete súlyozott átlagának. Ugyanezen módszert alkalmazva, valamint a kérelmező vonatkozó adatainak figyelembevételével a maradványvámot 42,3 %-ra kell módosítani.

- (58) Az érdekelt feleket tájékoztatták azokról az alapvető tényekről és szempontokról, melyek alapján a 452/2007/EK rendelet módosítására irányuló javaslat szándéka megfogalmazódott, továbbá lehetőséget kaptak észrevételeik megtételére. Az érdekelt felek által benyújtott szóbeli és írásos észrevételeket figyelembe vették, és adott esetben a végleges megállapításokat azoknak megfelelően módosították,

ELFOGADTA EZT AZ RENDELETET:

1. cikk

A 452/2007/EK rendelet a következőképpen módosul:

- Az 1. cikk (2) bekezdésében található táblázatban a Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd., Guangzhou gyártóra vonatkozó bejegyzés helyébe a következő bejegyzés lép:

Ország	Gyártó	Vámtétel (%)	Kiegészítő TARIC-kód
Kínai Népköztársaság	Guangzhou Power Team Houseware Co. Ltd., Guangzhou	39,6	A783

- Az 1. cikk (2) bekezdésében található táblázatban a KNK-beli összes többi vállalatra vonatkozó bejegyzés helyébe a következő bejegyzés lép:

Ország	Gyártó	Vámtétel (%)	Kiegészítő TARIC-kód
Kínai Népköztársaság	Az összes többi vállalat	42,3	A999

2. cikk

Ez a 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, 2010. március 29.

a Tanács részéről

az elnök

E. ESPINOSA

A BIZOTTSÁG 271/2010/EU RENDELETE

(2010. március 24.)

a 834/2007/EK tanácsi rendelet részletes végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló 889/2008/EK rendeletnek az Európai Unió ökológiai termelés jelölésére szolgáló logója tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az ökológiai termelésről és az ökológiai termékek címkézéséről és a 2092/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. június 28-i 834/2007/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 25. cikke (3) bekezdésére, 38. cikke b) pontjára, valamint 40. cikkére,

mivel:

- (1) A 834/2007/EK rendelet 24. cikke értelmében a közösségi logó egyike a 23. cikk (1) bekezdésében említett, az ökológiai termelésre utaló kifejezéssel megjelölt termékek csomagolásán feltüntetendő kötelező jelöléseknek, valamint a harmadik országokból behozott termékek esetében az említett logó használata fakultatív. A 834/2007/EK rendelet 25. cikkének (1) bekezdése a közösségi logó használatát az említett rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelő termékek címkézésén, megjelenítésén és reklámjában teszi lehetővé.
- (2) A mezőgazdasági termékek ökológiai termeléséről, valamint a mezőgazdasági termékeken és élelmiszereken erre utaló jelölésekről szóló, 1991. június 24-i 2092/91/EGK tanácsi rendelet ⁽²⁾ – amelynek helyébe a 834/2007/EK rendelet lépett – alkalmazása során szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy az önkéntes alapon alkalmazható közösségi logó már nem felel meg sem az ágazatban tevékenykedő gazdasági szereplők, sem a fogyasztók elvárásainak.
- (3) Helyénvaló a logóra vonatkozóan új szabályokat bevezetni az ökológiai termelés, a címkézés és az ellenőrzés tekintetében az ökológiai termelésről és az ökológiai termékek címkézéséről szóló 834/2007/EK tanácsi rendelet részletes végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló, 2008. szeptember 5-i 889/2008/EK bizottsági rendeletbe ⁽³⁾. Fontos, hogy az új szabályok lehetővé tegyék, hogy a logó jobban igazodjon az ágazatban bekövetkező változásokhoz, különösen azáltal, hogy megjelenése felismerhetőbbé teszi a fogyasztók számára az ökológiai termelésre vonatkozó uniós rendeletek hatálya alá tartozó biotermékeket.
- (4) A Lisszaboni Szerződés hatálybalépésével indokolt „az ökológiai termelés jelölésére szolgáló közösségi logó” helyett „az Európai Unió ökológiai termelés jelölésére szolgáló logójáról” beszélni.

- (5) A Bizottság versenypályázatot írt ki a tagállamokban képzőművészet és formatervező szakon tanuló hallgatók számára, hogy az új logóra vonatkozóan javaslatokat gyűjtsön. A beküldött pályázatok közül független zsűri választotta ki a 10 legjobb javaslatot. Miután ezeket a szellemi tulajdonjogok szempontjából további vizsgálatnak vetették alá, kiválasztották azt a három legjobb tervet, amelyekre azután 2009. december 7. és 2010. január 31. között nyilvános konzultáció keretében szavazni lehetett az interneten. Helyénvaló, hogy az Európai Unió ökológiai termelés jelölésére szolgáló új logója az a javasolt logó legyen, amelyre az említett időszakban a honlaplátogatók többsége szavazott.
- (6) Helyénvaló biztosítani, hogy az Európai Unió ökológiai termelés jelölésére szolgáló logójának 2010. július 1-jén bekövetkező változása ne okozzon piaci nehézségeket, valamint lehetővé tegye különösen azt, hogy a már korábban piacra bocsátott biotermékek a 834/2007/EK rendelet 24. cikke szerinti kötelező jelölések nélkül árusíthatók legyenek, feltéve, hogy a szóban forgó termékek megfelelnek a 2092/91/EGK vagy a 834/2007/EK rendeletben leírtaknak.
- (7) Annak érdekében, hogy a logó az uniós jogszabályok szerinti kötelező használat kezdetekor alkalmazható lehessen, valamint a belső piac hatékony működésének garantálása, a tisztességes verseny biztosítása és a fogyasztói érdekek védelme megvalósulhasson, az Európai Unió ökológiai termelés jelölésére szolgáló új logója a Benelux Szellemitulajdon-védelmi Hivatalnál ökológiai termelésre vonatkozó együttes védjegyként bejegyzésre került, és így hatályos, használható és oltalmat élvez. A logó szerepelni fog a közösségi és nemzetközi nyilvántartásban is.
- (8) A 889/2008/EK rendelet 58. cikke megállapítja, hogy az ellenőrző hatóság vagy ellenőrző szervezet kódszámát közvetlenül a közösségi logó alá kell elhelyezni, azonban nem ad konkrét iránymutatást az említett kód formátumát és kiadását illetően. A kódszámok összehangolt alkalmazásához helyénvaló meghatározni az azok formátumára és kiadására vonatkozó részletes szabályokat.
- (9) A 889/2008/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (10) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az ökológiai termeléssel foglalkozó szabályozási bizottság véleményével,

⁽¹⁾ HL L 189., 2007.7.20., 1. o.⁽²⁾ HL L 198., 1991.7.22., 1. o.⁽³⁾ HL L 250., 2008.9.18., 1. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 889/2008/EK rendelet az alábbiak szerint módosul:

1. A III. címben az 1. fejezet címe helyébe a következő szöveg lép:

„Az Európai Unió ökológiai termelés jelölésére szolgáló logója”

2. Az 57. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„57. cikk

Az EU ökológiai logója

A 834/2007/EK rendelet 25. cikke (3) bekezdésének megfelelően az Európai Unió ökológiai termelés jelölésére szolgáló logója (a továbbiakban: az EU ökológiai logója) az e rendelet XI. mellékletének A. részében szereplő mintát követi.

Az EU ökológiai logóját csak azoknak a termékeknek az esetében lehet használni, amelyeket a 2092/91/EGK rendeletben és annak végrehajtási rendeleteiben vagy a 834/2007/EK rendeletben, valamint az e rendeletben szereplő követelmények szerint állítottak elő.”

3. Az 58. cikk (1) bekezdésének b), c) és d) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) az ökológiai termelési módra utaló kifejezést tartalmaz, a 834/2007/EK rendelet 23. cikkének (1) bekezdésében említett módon, e rendelet XI. melléklete B. részének 2. pontjával összhangban;

c) hivatkozási számot tartalmaz, amelyről a Bizottság vagy a tagállamok illetékes hatósága dönt e rendelet XI. melléklete B. részének 3. pontjával összhangban; valamint

d) azt az EU ökológiai logójával egy látómezőben kell elhelyezni abban az esetben, amikor a címkézésben az EU ökológiai logóját használják.”

4. A 95. cikk (9) és (10) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(9) A 2092/91/EGK vagy a 834/2007/EK rendeletnek megfelelően 2010. július 1-je előtt előállított, csomagolt és címkézett árukészletek ökológiai termelésre utaló jelöléssel ellátva a készletek kimerüléskéig továbbra is forgalomba hozhatók.

(10) A 2092/91/EGK vagy a 834/2007/EK rendeletnek megfelelő csomagolóanyagok 2012. július 1-jéig továbbra is használhatók olyan termékek csomagolására, amelyek forgalomba hozhatók ökológiai termelésre utaló jelöléssel ellátva, amennyiben a termékek egyéb tekintetben megfelelnek a 834/2007/EK rendeletben szereplő követelményeknek.”

5. A XI. melléklet helyébe e rendelet mellékletének szövege lép.

2. cikk

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

Ezt a rendeletet 2010. július 1-jétől kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2010. március 24-én.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

MELLÉKLET

„XI. MELLÉKLET

A. Az EU 57. cikkben említett ökológiai logója

1. Az EU ökológiai logójának meg kell felelnie az alábbi mintának:



2. A referenciaszín a Pantone színskála szerint Pantone 376 zöld, illetve zöld [50 % cián + 100 % sárga] négy színnyomás használata esetén.
3. Az EU ökológiai logóját lehet az alábbiak szerint fekete-fehérben is használni, de csak abban az esetben, ha a színes logó használata nem kivitelezhető:



4. Amennyiben a csomagolás vagy a címke háttérszíne sötét, a szimbólumot negatív formában kell használni a csomagolás vagy a címke háttérszínének alkalmazásával.
5. Ha színes szimbólum színes háttéren helyezkedik el, és ezért nehezen látható, a szimbólum körül a háttérszínével való kontraszt fokozása érdekében a szimbólum vonallal körülhatárolható.
6. Azokban a kivételes esetekben, amikor a csomagoláson a jelzéseket csak egyetlen színnel tüntetik fel, az EU ökológiai logója ezzel a színnel is használható.
7. Az EU ökológiai logójának legalább 9 mm magasnak és legalább 13,5 mm szélesnek kell lennie; magasság-szélesség aránya minden esetben 1:1,5. A nagyon kis csomagolásoknál a megengedhető legkisebb magasság kivételesen 6 mm-re csökkenthető.
8. Az EU ökológiai logója társítható az ökológiai termelésre utaló egyéb grafikai vagy szöveges elemmel, feltéve, hogy ez utóbbiak nem módosítják vagy változtatják meg sem az EU ökológiai logójának jellegét, sem az 58. cikkben említett jelölések bármelyikét. Ha az EU ökológiai logója olyan nemzeti vagy magánlogókkal együtt szerepel, amelyek a 2. pontban említett referenciaszíntől eltérő zölddel készülnek, akkor az uniós logó készülhet az említett, referenciaszíntől eltérő színnel.
9. Az EU ökológiai logóját a Benelux Szellemi tulajdon-védelmi Hivatalnál az ökológiai termelésre vonatkozó együttes védjegyként történő bejegyzésével, valamint a közösségi és nemzetközi védjegynyilvántartásba való bejegyzéssel együtt járó szabályokkal összhangban kell használni.

B. Az 58. cikkben említett kódszámok

A kódszám általános formátuma a következő:

AB-CDE-999

ahol:

1. az »AB« annak az országnak az ISO-kódja (58. cikk (1) bekezdésének a) pontja), ahol az ellenőrzésekre sor kerül;
2. a »CDE« a Bizottság vagy az egyes tagállamok által meghatározott, az ökológiai termelési módra utaló hárombetűs kifejezés, például »bio« vagy »öko« vagy »org« vagy »eko« (58. cikk (1) bekezdésének b) pontja);
3. a »999« az a legfeljebb három számjegyű hivatkozási szám (58. cikk (1) bekezdésének c) pontja), amelyet:
 - a) az egyes tagállamok illetékes hatósága annak az ellenőrző hatóságnak vagy ellenőrző szervezetnek ad, amelyre a 834/2007/EK rendelet 27. cikke szerint az ellenőrzési feladatok ellátását átruházta;
 - b) a Bizottság:
 - i. az 1235/2008/EK bizottsági rendelet (*) 3. cikke (2) bekezdésének a) pontjában említett és ugyanazon rendelet I. mellékletében felsorolt ellenőrző szervezetnek vagy ellenőrző hatóságoknak ad;
 - ii. az 1235/2008/EK rendelet 7. cikke (2) bekezdésének f) pontjában említett és ugyanazon rendelet III. mellékletében felsorolt harmadik országbeli illetékes hatóságoknak vagy ellenőrző szervezetnek ad;
 - iii. az 1235/2008/EK rendelet 10. cikke (2) bekezdésének a) pontjában említett és ugyanazon rendelet IV. mellékletében felsorolt ellenőrző szervezetnek vagy ellenőrző hatóságoknak ad;
 - c) az egyes tagállamok illetékes hatósága annak az ellenőrző hatóságnak vagy ellenőrző szervnek ad, amely a Bizottság javaslata alapján 2012. december 31-ig engedélyt kapott az 1235/2008/EK rendelet 19. cikke (1) bekezdésének negyedik albekezdése szerinti ellenőrzési tanúsítvány (behozatali engedély) kibocsátására.

A Bizottság a kódszámokat minden elérhető technikai eszköz segítségével nyilvánosan hozzáférhetővé teszi, ideértve az interneten való közzétételt is.

(*) HL L 334., 2008.12.12., 25. o.”

A BIZOTTSÁG 272/2010/EU RENDELETE

(2010. március 30.)

a basmati rizs behozatalára alkalmazandó egyedi szabályok megállapításáról és az eredetmeghatározással kapcsolatos átmeneti ellenőrzési rendszerről szóló 972/2006/EK rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

basmati hántolt rizsnek az 1234/2007/EK rendelet XVIII. mellékletében meghatározott fajtáira alkalmazandók.

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló 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 (az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet) ⁽¹⁾ és különösen annak 138. és 143. cikkére, összefüggésben 4. cikkével,

mivel:

(1) Az EK-nak az 1994-es GATT-hoz mellékelt CXL. listájában megadott, rizsre vonatkozó engedmények módosítása tekintetében az 1994-es GATT XXVIII. cikke szerint az Európai Közösség és India között levélváltás formájában létrejött és a 2004/617/EK tanácsi határozattal ⁽²⁾ jóváhagyott megállapodás ⁽³⁾ értelmében az Indiából származó basmati rizs egyes fajtáihoz tartozó hántolt rizs behozatalára alkalmazandó vámtétel értéke nulla.

(2) Az EK-nak az 1994-es GATT-hoz mellékelt CXL. listájában megadott, rizsre vonatkozó engedmények módosítása tekintetében az 1994-es GATT XXVIII. cikke szerint az Európai Közösség és India között levélváltás formájában létrejött és a 2004/618/EK tanácsi határozattal ⁽⁴⁾ jóváhagyott megállapodás ⁽⁵⁾ értelmében a Pakisztánból származó basmati rizs egyes fajtáihoz tartozó hántolt rizs behozatalára alkalmazandó vámtétel értéke nulla.

(3) A 972/2006/EK bizottsági rendelet ⁽⁶⁾ 1. cikke úgy rendelkezik, hogy a rendeletben előírt szabályok a

(4) A 972/2006/EK rendelet 6. cikkének (2) bekezdése szerint amennyiben a basmati rizs behozatalával összefüggésben elvégzett tagállami vizsgálatok eredménye azt mutatja, hogy a vizsgált termék nem egyezik meg a vonatkozó eredetiségigazolásban feltüntetett, a hántolt rizsre vonatkozó vámtételt kell alkalmazni. Az említett rendelkezés nem jelöl meg toleranciaszintet az 1234/2007/EK rendelet XVIII. mellékletében felsorolt fajtákon kívüli rizs jelenlétére.

(5) A basmati rizs előállításának és kereskedelmének körülményei miatt rendkívül nehéz biztosítani, hogy minden tétel 100 %-ban az 1234/2007/EK rendelet XVIII. mellékletében felsorolt fajtákhoz tartozó basmati rizst tartalmazzon. A basmati rizs Európai Unióba történő kereskedelmi szállításának zökkenőmentessé tétele érdekében, valamint figyelemmel arra, hogy a DNS-alapú uniós ellenőrzési rendszer még nem üzemképes, és így a tagállamok ellenőrzési eljárásaik során 5 %-os, bármely toleranciaszint tekintetében kumulatív bizonytalansági tényezőt alkalmazhatnak, az 1234/2007/EK rendelet XVIII. mellékletében felsorolt fajtákon kívüli hosszúszerű basmati rizs jelenlétére vonatkozóan helyénvaló 5 %-os toleranciaszintet előírni.

(6) Abból a célból, hogy ezen intézkedés pozitív hatását minden érintett importőr élvezhesse, célszerű rendelkezni arról, hogy a tolerancia a basmati rizs minden olyan behozatalára vonatkozzon, amellyel összefüggésben az illetékes tagállami hatóságok még nem hozták meg a nulla vámtételre való jogosultsággal kapcsolatos végső döntést.

(7) A 972/2006/EK rendeletet ezért indokolt ennek megfelelően módosítani.

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

⁽²⁾ HL L 279., 2004.8.28., 17. o.

⁽³⁾ HL L 279., 2004.8.28., 19. o.

⁽⁴⁾ HL L 279., 2004.8.28., 23. o.

⁽⁵⁾ HL L 279., 2004.8.28., 25. o.

⁽⁶⁾ HL L 176., 2006.6.30., 53. o.

- (8) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a mezőgazdasági piacok közös szervezésével foglalkozó irányítóbizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 972/2006/EK rendelet 6. cikkének (2) bekezdése a következő mondattal egészül ki:

„Ugyanakkor megengedett, hogy a tétel tartalmazzon 5 % olyan, a 1006 20 17 vagy 1006 20 98 KN-kód alá sorolható hántolt rizst, amely nem tartozik az 1234/2007/EK tanácsi rendelet (*) XVIII. mellékletében felsorolt fajtákhoz.

(*) HL L 299., 2007.11.16., 1 o.”

2. cikk

A 972/2006/EK rendelet e rendelet 1. cikkével módosított 6. cikkének (2) bekezdése alkalmazandó a basmati rizsnek az e rendelet hatálybalépése előtt végrehajtott olyan behozatalaira, amelyek esetében a tagállamok még nem állapították meg végleges jelleggel az 1234/2007/EK rendelet 138. cikke szerinti nulla vámtételre való jogosultságot.

3. cikk

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

A 2. cikk az e rendelet hatálybalépését követő tizenkettedik hónap végétől nem alkalmazandó.

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

Kelt Brüsszelben, 2010. március 30-án.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

A BIZOTTSÁG 273/2010/EU RENDELETE**(2010. március 30.)****a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról
szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló 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 ⁽¹⁾ európai parlamenti és tanácsi rendeletre és különösen annak 4. cikkére,

mivel:

- (1) A 2006. március 22-i 474/2006/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ létrehozta az Európai Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK rendelet II. fejezetében említett közösségi listáját.
- (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 Európai Unión belüli működési tilalom alkalmazásáról vagy egy, a közösségi listában szereplő légi fuvarozóra alkalmazott működési tilalom módosításáról szóló döntés alapjául szolgálnak.
- (4) A Bizottság lehetőséget biztosított az érintett légi fuvarozóknak, hogy betekintést nyerjenek a tagállamok által átadott dokumentációkba, 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 rendelettel ⁽³⁾ létrehozott repülésbiztonsági bizottság számára.
- (5) A Bizottság – és különleges esetben egy-egy tagállam – konzultált az érintett légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságokkal.
- (6) A repülésbiztonsági bizottság meghallgatta az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) és a Bizottság beszámolóját a 2111/2005/EK rendelet által érintett országokban végrehajtott technikai segítségnyújtási

projektekről. Értesült a további technikai segítségnyújtás, illetve a polgári légiközlekedési hatóságok adminisztratív és technikai képességének javítását célzó további együttműködés iránti kérelmekről, amely hozzájárulna a nemzetközi előírásoknak való esetleges meg nem felelés kiküszöböléséhez.

- (7) A repülésbiztonsági bizottságot az EASA és a tagállamok azokról a végrehajtási intézkedésekről is tájékoztatták, amelyek azt szolgálják, hogy az Európai Unióban lajstromozott és harmadik országok polgári légiközlekedési hatóságainak engedélyével rendelkező légi fuvarozók által üzemeltetett légi járműveknek biztosítva legyen a folyamatos légialkalmassága és karbantartása.
- (8) A 474/2006/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

Az Európai Unió légi fuvarozói

- (9) Bizonyos európai uniós légi fuvarozók légi járművein végzett SAFA földi ellenőrzések, valamint azok nemzeti légiközlekedési hatóságai által bizonyos területeken folytatott vizsgálatok és ellenőrzések eredményei alapján egyes tagállamok végrehajtási intézkedéseket hoztak. Ezek a tagállamok a Bizottságot és a repülésbiztonsági bizottságot az alábbi intézkedésekről tájékoztatták: Spanyolország illetékes hatóságai 2010. március 12-én elindították a Balears Link Express légi fuvarozó üzemeltetési engedélyének felfüggesztését célzó eljárást és 2010. január 12-én felfüggesztették az Euro Continental üzemeltetési engedélyét; Németország illetékes hatóságai 2010. január 28-án felfüggesztették a Regional Air Express üzemeltetési engedélyét; az Egyesült Királyság illetékes hatóságai tájékoztatást küldtek arról, hogy 2009. december 8-án felfüggesztették a Trans Euro Air Limited légi fuvarozó üzemeltetési engedélyét; Szlovákia illetékes hatóságai írásban küldtek tájékoztatást arról, hogy 2010. március 1-jén felfüggesztették az Air Slovakia üzemeltetési engedélyét.
- (10) Végezetül Lettország illetékes hatóságai arról tájékoztatták a repülésbiztonsági bizottságot, hogy az Aviation Company Inversija légi fuvarozó által üzemeltetett IL-76 típusú légi jármű működésének biztonságával és folyamatos légialkalmasságával kapcsolatban felmerült komoly aggályokat követően 2010. február 26-án úgy döntöttek, hogy a légi járművet törlik az Aviation Company Inversija légi fuvarozó üzemeltetési engedélyéből, és hogy az üzemeltetési engedélyt 2010. március 16-án felfüggesztették.

⁽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.

Air Koryo

- (11) Az 1543/2006/EK rendelet alapján a Bizottság részletes információkat szerzett be azokról az intézkedésekről, melyeket a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság az Air Koryo szabályozási felügyeletéért felelős illetékes hatósága (GACA), illetve az Air Koryo hoztak a 474/2006/EK rendeletben megnevezett biztonsági hiányosságok megszüntetése érdekében.
- (12) 2008 decemberében a Bizottság felvette a kapcsolatot a GACA-val és kérte az Air Koryo korrekciós intézkedési tervének benyújtását, mely igazolja, hogy a légi fuvarozónak az Európai Unión belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók listájának A mellékletébe történt bejegyzése előtt végrehajtott földi ellenőrzések során feltárt komoly biztonsági hiányosságokat orvosolták. A Bizottság továbbá azt igazoló lényeges információkat is kért, hogy a GACA az Air Koryo felett az ICAO-előírásokkal összhangban megfelelő felügyeletet gyakorolt.
- (13) 2009 júniusában a GACA hivatalos válaszában a kért információkra vonatkozó átfogó tájékoztatást tartalmazó dokumentumcsomagot nyújtott be. Ezt követően a Bizottság és a GACA többször is információkat cseréltek, mely lehetővé tette a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság jelenlegi légiközlekedés-biztonsági helyzetének tisztázását.
- (14) A GACA által rendelkezésre bocsátott dokumentumok, valamint a Bizottság és a KNDK közötti megbeszélések arról tanúskodtak, hogy a Tupoljev Tu 204-300 légi járműre vonatkozóan az Air Koryo bizonyítani képes, hogy a légi járművet a nemzetközi biztonsági előírásoknak teljes mértékben megfelelően tudja üzemeltetni, a folyamatos légialkalmasságot és üzemeltetést is beleértve, valamint hogy a GACA képes a légi fuvarozó felügyeletét a nemzetközi előírásokkal összhangban ellátni.
- (15) Az Air Koryo flottájában található valamennyi más típusú légi járműre vonatkozóan a GACA megerősítette, hogy azok nem tettek eleget teljes mértékben a légi járművek felszerelésére – nevezetesen az EGPWS-berendezésre – vonatkozó nemzetközi előírásoknak, és a GACA ezekre a típusokra vonatkozóan nem engedélyezte, hogy az európai légtérben repülési műveleteket hajtsanak végre.
- (16) A GACA az egész időszak során gyorsan és együttműködően reagált a Bizottság tájékoztatásra irányuló kéréseire. Az Air Koryo 2010. március 18-án beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottság előtt, amely megerősítette a vállalaton belül tapasztalható kedvező fejleményeket.
- (17) A fentiekből következően a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy az Air Koryo számára kizárólag a Tupoljev Tu-204-300 típusú, P-632 és P-633 lajstromjelű két légi járműre vonatkozóan indokolt engedélyezni az Európai Unióba irányuló működési korlátozások

nélküli működést. Mivel azonban a flotta további része nem felel meg az ICAO vonatkozó előírásainak, azoknak az Európai Unióba irányuló működtetése mindaddig tilos, amíg teljes mértékben eleget nem tesznek az említett előírásoknak. Ezért a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy az Air Koryo légi fuvarozót fel kell venni a B. mellékletbe. A társaság csak a két, Tupoljev Tu-204 típusú légi járművel végezhet légi fuvarozói tevékenységet az Európai Unió területén.

Szváziföld légi fuvarozói

- (18) Sváziföld illetékes hatóságai 2009. december 17-én írásos beadvánnyal szolgáltatott bizonyítékot a következő légi fuvarozók üzemeltetési és működési engedélyének visszavonásáról: Aero Africa (PTY) Ltd, Jet Africa (PTY) Ltd, Royal Swazi National Airways, Scan Air Charter Ltd, és Swazi Express Airways. A szóban forgó légi fuvarozók 2009. december 8-tól beszüntették tevékenységüket.
- (19) Tekintettel a fentiekre, a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy a fent említett, Sváziföld által kiadott engedéllyel rendelkező légi fuvarozókat el kell távolítani az A. mellékletből.

Bellview Airlines

- (20) Franciaország illetékes hatóságai és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) által elvégzett vizsgálatok eredményei hitelesen bizonyították, hogy a Nigériában engedélyezett Bellview Airlines légi fuvarozó esetében komoly biztonsági hiányosságok tapasztalhatók.
- (21) Franciaország illetékes hatósága (DGAC) arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a fent említett légi fuvarozó flottája két Boeing 737-200 típusú, Franciaországban F-GHXX, illetve F-GHXL jellel lajstromba vett légi járműből áll, amelyek légialkalmassági bizonyítványa 2008 májusában, illetve augusztusában lejárt. Következésképpen az említett légi járművek már nincsenek repülésre alkalmas állapotban.
- (22) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az EASA 145. része szerinti, EASA.145.0172 számú, az említett szervezet részére kiadott jóváhagyást megoldatlan – a biztonsági előírások hatékonyságát csökkentő és a repülésbiztonságot komolyan veszélyeztető – biztonsági hiányosságok miatt, 2009. május 8-án azonnali hatállyal felfüggesztette, valamint fontolóra veszi a jóváhagyás visszavonását.
- (23) Bizonyítást nyert, hogy a Nigériában engedélyezett Bellview Airlines műveleteket vett át a Sierra Leonében engedélyezett Bellview Airlines légi fuvarozótól, amelyet 2006. március 22-én bejegyeztek az A. mellékletbe ⁽¹⁾, majd 2008. november 14-én töröltek onnan ⁽²⁾, miután Sierra Leone illetékes hatóságai az üzemeltetési engedély visszavonásáról tájékoztatták a Bizottságot.

⁽¹⁾ A 2006. március 22-i 474/2006/EK rendelet 75–86. preambulumbekezdése, HL L 84., 2006.3.23., 19–21. o.

⁽²⁾ A 2008. november 14-i 1131/2008/EK rendelet 21. preambulumbekezdése, HL L 306., 2008.11.15., 49. o.

- (24) A Boeing B737-200, 5N-BFN jellel lajstromba vett légi jármű 2005. október 22-én Lagosban halálos kimenetelű balesetet szenvedett, amelyben a légi jármű teljesen megsemmisült, és 117-en életüket veszítették. Nigéria illetékes hatóságai elmulasztottak a balesetről részletesen beszámolni és balesetkivizsgálási jelentést sem adtak ki.
- (25) Tekintettel az említett hiányosságokra, a Bizottság konzultációba kezdett Nigéria illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot a Bellview Airlines műveleteinek biztonságosságát és légi alkalmasságát illetően, és felvilágosítást kért a helyzettel és azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket a hatóságok, valamint a légi fuvarozó az azonosított hiányosságok felszámolására hoztak.
- (26) Nigéria illetékes hatóságai 2010. február 19-én jelezték, hogy az üzemeltető rendelkezik üzemeltetési engedéllyel, de felfüggesztette működését, azonban elmulasztottak a légi fuvarozó engedélyeinek és légi járműveinek helyzetére vonatkozó bizonyítékot benyújtani.
- (27) A Bellview Airlines a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2010. március 18-án került sor Nigéria illetékes hatóságának (NCAA) részvételével. A Bellview Airlines 2010. április 22-ig érvényes üzemeltetési engedélyt mutatott be, említést téve arról, hogy ezt az üzemeltetési engedélyt a benne említett összes légi jármű üzemén kívül helyezését követően felfüggesztették. Az NCAA megállapította, hogy az alkalmazandó nigériai előírás szerint az említett üzemeltetési engedély érvényessége 2009. december 4-én, az utolsó légi jármű működésének befejezése után 60 nappal lejárt, de elmulasztottak bizonyítékot bemutatni arról, hogy az üzemeltetési engedélyt a megfelelő módon felfüggesztették vagy visszavonták. Következésképpen az NCAA-t felkérték, hogy sürgősen nyújtson be írásos igazolást a következőkről: a) a Bellview Airlines üzemeltetési engedélyének felfüggesztéséről vagy visszavonásáról szóló közigazgatási határozat; b) igazolás arról, hogy a társaságnak a nigériai polgári légiközlekedési hatóság általi (új)bóli engedélyeztetése folyamatban van; c) a nigériai polgári légiközlekedési hatóság hivatalos kötelezettségvállalása arra vonatkozóan, hogy az üzemeltetési engedély kiadása előtt értesíti a Bizottságot az (új)bóli engedélyezési vizsgálat eredményeiről.
- (28) Nigéria illetékes hatóságai ezeket az információkat 2010. március 25-én benyújtották. Ezért a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy egyelőre nincs szükség további intézkedésre.

Egyiptom légi fuvarozói

- (29) Az 1144/2009/EK rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően Egyiptom illetékes hatóságai 2009. november 18-án és december 18-án, valamint 2010. januárjának és februárjának vonatkozásában négy havi jelentést nyújtottak be a terv általuk ellenőrzött végrehajtásának bemutatására. Az Egypt Air légi járműveinek földi ellenőrzéséről szóló jelentések kézhezvételén túl 2009. november 18-án benyújtották a folyamatos

légialkalmassággal, a repülési és a földi műveletekkel kapcsolatban elvégzett vizsgálatról szóló jelentést is.

- (30) Egyiptom illetékes hatóságai ezenkívül vállalták, hogy további információkat nyújtanak be az Egypt Air légi járművein 2008, 2009 és 2010 folyamán végzett földi ellenőrzések során feltárt hiányosságok kielégítő felszámolásáról. Ebből a célból levélben értesítették azokat a tagállamokat, amelyek földi ellenőrzést végeztek az Egypt Air légi járművein. A feltárt hiányosságok lezárására irányuló eljárás folyamatban van és indokolt azt rendszeresen ellenőrizni.
- (31) Az 1144/2009/EK rendelettel ⁽²⁾ összhangban az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség a tagállamok illetékes hatóságainak segítségével 2010. február 21. és 25. között ellenőrző látogatást tett. A látogatás során az Egyiptom polgári légiközlekedési hatósága (ECAA) által végzett felügyeletet általában és részletesen is értékelték a korrekciós intézkedési terv végrehajtása és az Egypt Airnek a hiányosságok megszüntetése érdekében tett folyamatos erőfeszítései tekintetében. Az értékelő látogatás bebizonyította, hogy az ECAA képes teljesíteni az ICAO-előírások alapján fennálló kötelezettségeit azon üzemeltetők felügyeletére vonatkozóan, amelyek számára üzemeltetési engedélyt ad ki, és azonosította a fejlesztésre szoruló területeket, különös tekintettel az ECAA által végzett felügyeleti tevékenység és a személyzetet engedélyező személyzet képzése során azonosított hiányosságok nyomán követését célul kitűző következetes rendszer kialakítására.
- (32) Az értékelő látogatás során bebizonyosodott, hogy a korrekciós intézkedési terv Egypt Air általi végrehajtása folyamatban van. Összességében nem találtak példát az ICAO-előírások súlyos megsértésére. A Bizottság elismeri a fuvarozónak a biztonsági helyzet orvoslása érdekében tett erőfeszítéseit. Figyelembe véve azonban a korrekciós intézkedési terv hatókörét és terjedelmét, illetve azt, hogy a korábban azonosított számos biztonsági hiányosságra fenntartható/tartós megoldást kell találni, a Bizottság felkéri Egyiptom illetékes hatóságait, hogy a korrekciós intézkedési terv végrehajtásának ellenőrzéséről továbbra is havi gyakorisággal küldjenek jelentést, beleértve az értékelő látogatás során azonosított hiányosságok kezelésére irányuló korrekciós intézkedéseket, valamint hogy szolgáljanak tájékoztatással az ECAA-nak a folyamatos légialkalmasság, a karbantartás és az üzemeltetés területén e légi fuvarozó vonatkozásában végzett felügyeleti tevékenységéről.
- (33) A tagállamok továbbra is ellenőrizni fogják, hogy az Egypt Air ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak, és e célból a légi fuvarozó légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján.
- (34) Az értékelő látogatás számos más egyiptomi légi fuvarozóra is kiterjedt. Két légi fuvarozó, az AlMasria Universal Airlines és a Midwest Airlines esetében állapítottak meg jelentős biztonsági problémákat.

⁽¹⁾ HL L 312., 2009.11.27., 16. o.

⁽²⁾ HL L 312., 2009.11.27., 16. o.

- (35) Az AlMasria Universal Airlines esetében a légijármű-üzemeltetés és a képzések területén jelentős hiányosságokat állapítottak meg, különös tekintettel bizonyos üzemeltetési vezetők képesítéseire és tudására. Ez a tényező flottabővítés esetén különös jelentőséggel bírna.
- (36) 2010. márciusi 3-i keltezésű levélben arra kérték fel az AlMasria Universal Airlines légi fuvarozót, hogy a repülésbiztonsági bizottság előtt tegye meg észrevételeit. Az AlMasria 2010. március 17-én beszámolót tartott a repülésbiztonsági bizottság előtt, melyben ismertették az értékelő látogatás során azonosított hiányosságok kezelésére hozott korrekciós intézkedéseiket. Tekintettel a vállalat tervezett flottabővítésére, a Bizottság a korrekciós intézkedési terv végrehajtásának ellenőrzéséről szóló havi jelentések megküldését kéri Egyiptom illetékes hatóságaitól valamint hogy szolgáljanak tájékoztatással az ECAA-nak a folyamatos légialkalmasság, a karbantartás és az üzemeltetés területén e légi fuvarozó vonatkozásában végzett felügyeleti tevékenységéről.
- (37) A tagállamok ellenőrizni fogják, hogy az AlMasria ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak, és e célból a légi fuvarozó légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján.
- (38) A Midwest Airlines esetében Olaszország illetékes hatóságai egy Midwest Airlines légi járaton komoly biztonsági hiányosságok igazolt bizonyítékait azonosították a tömeg- és súlypontellenőrzés tekintetében. Ez a bizonyíték ahhoz vezetett, hogy Olaszország megtagadta az üzemeltetőtől a légi járat üzemeltetésére vonatkozó engedélyt⁽¹⁾. Az értékelő látogatás során továbbá az üzemeltetés és a karbantartás irányítása, az üzemeltetés ellenőrzése, a személyzet képzése valamint a folyamatos légialkalmasság-irányítás területén is a biztonságra kiható jelentős hiányosságokat állapítottak meg. Ennek eredményeként a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy az említett légi fuvarozó nem képes biztosítani az ICAO-előírásoknak megfelelő üzemeltetést és karbantartást. Egyiptom polgári légiközlekedési hatósága a látogatás alatt azt a tájékoztatást adta, hogy intézkedtek a Midwest Airlines működésének felfüggesztéséről.
- (39) 2010. márciusi 3-i keltezésű levélben arra kérték fel a Midwest Airlines légi fuvarozót, hogy a repülésbiztonsági bizottság előtt tegye meg észrevételeit. Egyiptom illetékes hatóságai 2010. március 15-én bizonyítékot szolgáltattak arról, hogy a Midwest Airlines üzemeltetési engedélyt 2010. február 28-i hatállyal visszavonták.
- (40) Az ECAA intézkedésére tekintettel további intézkedésre nincs szükség. Az ECAA-t felkérték, hogy tájékoztassa a Bizottságot az újraengedélyezés folyamatáról és eredmé-

nyéről, mielőtt kibocsátják az üzemeltetési engedélyt az említett vállalatnak.

Iran Air

- (41) A 715/2008/EK rendeletnek megfelelően a tagállamok az Európai Unió repülőterein leszálló Iran Air légi járművek rendszeres földi ellenőrzésén keresztül továbbra is ellenőrizték, hogy a légi fuvarozó ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági előírásoknak. 2009-ben Ausztria, Franciaország, Németország, Svédország, Olaszország és az Egyesült Királyság számolt be ilyen ellenőrzésekről. Az ellenőrzések eredményei azt mutatták, hogy az év folyamán jelentősen romlott a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés.
- (42) A Bizottság tájékoztatást kért az illetékes hatóságoktól és a vállalatától annak ellenőrzése céljából, hogy a feltárt hiányosságokat miként szüntetik meg. Az Iran Air légi fuvarozó 2010 februárjában cselekvési tervet nyújtott be, amelyben elismerték az előző cselekvési tervben szereplő hibákat, megállapították az okokat és különleges intézkedéseket rendeltek el az azonosított hiányosságok kezelésére.
- (43) Az Iran Air szabályozási felügyeletéért felelős illetékes iráni hatóság (CAO-IRI) által benyújtott információ azonban jelezte, hogy nem tudták igazolni, a SAFA program keretében végzett ellenőrzések során azonosított hiányosságok orvoslására szolgáló hatékony intézkedések végrehajtását. Ezen túlmenően a CAO-IRI nem tudta bizonyítani, hogy megfelelő intézkedéseket hozott az Iránban lajstromozott és a CAO-IRI által engedélyezett légi fuvarozók által üzemeltetett légi járművek magas baleseti rátájának javítása érdekében.
- (44) A CAO-IRI által 2010 februárjában benyújtott dokumentumok továbbá arról tanúskodnak, hogy az Iran Air érintő felügyeleti tevékenység a karbantartás és repülésellenőrzés területén hiányos, valamint nincs hatékony rendszer a jelentős biztonsági hiányosságok megszüntetésére. A CAO-IRI által a balesetekről és váratlan eseményekről benyújtott adatok továbbá az Iran Air légi járműveit érintő súlyos esetek jelentős számát jelezték a megelőző 11 hónapban, amelyeknek több mint fele a Fokker 100 típusú légi járművel volt kapcsolatos. A dokumentáció azonban nem szolgáltatott bizonyítékot arra nézve, hogy a CAO-IRI nyomkövetési tevékenységet folytatott volna.
- (45) 2010 márciusában a CAO-IRI tájékoztatást nyújtott be, melyben igazolta, hogy vizsgálatot végeztek az Iran Airnek a karbantartási követelményeknek való megfeleléséről, de a ténymegállapítások azt mutatták, hogy a motorellenőrzést és a légi fuvarozó minőségügyi rendszere teljesítményét illetően problémák tapasztalhatók.

⁽¹⁾ Az olasz polgári légiközlekedési hatóság (ENAC) 2010. február 5-én tájékoztatta a Midwest Airlinest az említett biztonsági hiányosságokról, amelyek aztán a repülési engedély visszavonásához vezettek.

(46) A repülésbiztonsági bizottság 2010. március 17-i ülésén a légi fuvarozó az előírások való megfelelés romlását, de ugyanakkor igazolta, hogy karbantartás-ellenőrzési központot és karbantartási felülvizsgálati tanácsot hoztak létre a légialkalmassági kérdések kezelésére, a vállalat összes részlegére vonatkozóan javították a biztonsági képzést, megerősítették a biztonság- és minőségbiztosítási osztály tevékenységét, és a vállalat részlegeiben biztonsági bizottságokat állítottak fel. Elkezdtek a vállalat felépítésének átfogó felülvizsgálatát is abból a célból, hogy fokozzák a vállalat biztonságos üzemeltetésre vonatkozó alkalmasságát. Az Iran Airt illetően 2010 februárjában elvégzett földi ellenőrzések eredményei határozott javulást mutatnak a légi fuvarozó teljesítményében.

(47) Figyelembe véve a SAFA-eredmények legutóbbi jelentős javulását, valamint hogy az Iran Air elismerte, hogy szükség van a javításra és azokat a lépéseket, melyeket az azonosított biztonsági hiányosságok kezelésére hoztak, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Fokker 100 típusú légi jármű baleseteinek magas száma miatt e légi járműveknek az Európai Unióba irányuló működtetését fel kell függeszteni. Az Iran Air flottájába tartozó más típusú légi járművek (a CAO/IRI 2010. március 10-i előterjesztése) –pl. Boeing 747, Airbus A300, A310 és A320 – működtetésének a jelenlegi szint (gyakoriság és rendeltetési helyek) fölé növelését mindaddig nem engedélyezik, amíg a Bizottság meg nem állapítja, hogy egyértelmű bizonyíték áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a feltárt biztonsági hiányosságokat hatékonyan orvosolták.

(48) Ezért a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy a légi fuvarozót fel kell venni a B. mellékletbe és az Európai Unióba irányuló működtetését csak akkor engedélyezik, ha működése a jelenleg használt légi járművekkel szigorúan a jelenlegi szintre (gyakoriság és rendeltetési helyek) korlátozódik. Továbbá a Fokker 100-flotának az Európai Unióba irányuló működtetése tilos.

(49) A Bizottság továbbra is szigorúan ellenőrzi az Iran Air teljesítményét. A tagállamok ellenőrizni fogják, hogy e légi fuvarozók ténylegesen megfelelnek-e a vonatkozó biztonsági követelményeknek, és e célból ezen légi fuvarozók légi járműveit előrebe sorolt, fokozott földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján. A Bizottság – a tagállamokkal és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel együttműködve – a repülésbiztonsági bizottság következő ülése előtt elvégzett helyszíni látogatás keretében kívánja ellenőrizni a CAO-IRI és az Iran Air által bejelentett intézkedések kielégítő végrehajtását.

Szudán légi fuvarozói

(50) A szudáni szabályozási felügyeletért felelős hatóság (SCAA) bebizonyította alkalmatlanságát a 2006 novemberében Szudánban elvégzett ICAO-USOAP-ellenőrzés során tett jelentős megállapítások kezelésére. Az SCAA 2008 márciusában arról értesítette a Bizottságot, hogy a működtetési, a légialkalmassági és személyzeti engedélyek területén tapasztalt minden nagyobb és jelentős hiányosságot kiküszöböltek vagy kezelnek. 2009 decemberében az SCAA arról értesítette a Bizottságot, hogy az USOAP-ellenőrzés során megállapított hiányosságok 70%-át az ICAO ajánlásainak megfelelően kijavították.

(51) Az SCAA által 2009 decemberében és 2010 márciusában a Bizottsághoz benyújtott információk ugyanakkor azt jelezték, hogy a hiányosságok jelentős részét nem orvosolták, vagy a hiányosságok kiküszöbölésére meghozott intézkedések nem voltak hatékonyak, különös tekintettel a szakképzett légijármű-üzemeltetési ellenőrökre és annak biztosítására, hogy az üzemeltető rendelkezzen jóváhagyott képzési kézikönyvvel.

(52) Továbbá röviddel a Boeing 707 (lajstromszám: ST-AKW) halálos kimenetelű balesetét megelőzően az SCAA 2009 októberében az Azza Air Transportot érintő ellenőrzése megállapította, hogy a légi fuvarozó a képzés területén nem hajtott végre jelentős biztonsági intézkedéseket, amely egyúttal az ICAO-ellenőrzés során feltárt lényeges hiányosság volt. Az SCAA megerősítette, hogy az üzemeltetési engedélyt annak első, 1996-ban történt kiadása óta megújította.

(53) 2009. december 10-én az SCAA arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy az Air West Company Ltd üzemeltetési engedélyt visszaadta, ezért az Air West Company Ltd már nem a Szudáni Köztársaság bejegyzett üzemeltetési engedéllyel rendelkező fuvarozója. Következésképpen tekintettel arra, hogy az üzemeltető elveszítette üzemeltetési engedélyét és ebből adódóan működési engedélye sem tekinthető érvényesnek, ezért a közös kritériumok alapján megállapítást nyert, hogy az Air West Ltd többé nem minősül „légi fuvarozónak”.

(54) Az USOAP-ellenőrzést követő korrekciós intézkedésének végrehajtásában tapasztalható előrelépés hiányában, és mivel az SCAA elmulasztotta biztosítani a bejelentett korrekciós intézkedések hatékony végrehajtását, a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy az SCAA nem tudta igazolni, hogy a vonatkozó biztonsági követelményeket képes végrehajtani és betartatni, ennek következtében valamennyi, a Szudáni Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozó működési tilalom tárgyát képezi és az A. mellékletbe sorolandó.

Albánia légi fuvarozói

- (55) Az Albanian Airlines MAK helyzetének 2009 novemberében történt vizsgálatát követően, valamint az 1144/2009/EK rendelet ⁽¹⁾ rendelkezéseinek megfelelően az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget felkérték, hogy Albániában átfogó szabványosítási vizsgálatot végezzen, melyre 2010 januárjában került sor. Ezen ellenőrzés 2010. március 7-én kiadott zárójelentése minden ellenőrzött területen komoly hiányosságokat tárt fel: 13 megfeleléségi problémát jelentettek a légialkalmasság területén, ebből 6 a biztonsággal kapcsolatos; 13 megfeleléségi problémát jelentettek a szakszolgálati engedélyek és az egészségügyi alkalmasság területén, ebből 3 a biztonsággal kapcsolatos; 9 megfeleléségi problémát jelentettek a légi üzemeltetés területén, melyek közül 6 a biztonsággal kapcsolatos. Továbbá a két üzemeltetési engedéllyel rendelkező egyikének üzemeltetési engedélyével kapcsolatban közvetlen biztonsági veszélyt tártak fel, amelyet a DGCA azonnali korrekciós intézkedéssel a látogatás alatt kiküszöbölt.
- (56) Albánia illetékes hatóságát (DGCA) felkérték, hogy tegyen jelentést a repülésbiztonsági bizottság ülésén, melyre 2010. március 18-án került sor.
- (57) A repülésbiztonsági bizottság tudomásul vette, hogy Albánia illetékes hatósága (DGCA) már benyújtott egy cselekvési tervet az EASA-nak. A DGCA-t felkérték, hogy gondoskodjon arról, hogy ez a cselekvési terv elfogadható legyen az EASA számára, és tegye meg a szükséges intézkedéseket a cselekvési terv hatékony végrehajtására, elsősorban az EASA által azonosított hiányosságok megoldása érdekében, amelyek késedelmes kijavítása biztonsági aggályokat eredményezne.
- (58) Tekintettel az albániai biztonsági hiányosságok sürgős orvoslásának szükségességére és a DGCA átfogó és hatékony intézkedéseinek hiányára, a Bizottság kénytelen lesz gyakorolni az Európai Közöség és tagállamai, az Albán Köztársaság, Bosznia és Hercegovina, Bulgária, Horvátország, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, az Izlandi Köztársaság, a Montenegrói Köztársaság, a Norvég Királyság, Románia, a Szerb Köztársaság és az Egyesült Nemzetek Ideiglenes Koszovói Közigazgatási Missziója között európai közös légtér létrehozásáról szóló többoldalú megállapodás (ECAA-megállapodás) értelmében fennálló kötelezettségeit a 2111/2005/EK rendelet intézkedéseinek sérelme nélkül.

Angola légi fuvarozói*TAAG Angolan Airlines*

- (59) A TAAG Angolan Airlines Portugáliában kizárólag a Boeing 777-200 típusú, D2-TED, D2-TEE, D2-TEF

lajstromjelű, valamint négy, a Boeing B-737-700 típusú, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH és D2-TBJ lajstromjelű légi járművével és az 1144/2009/EK rendelet ⁽²⁾ (88) preambulumbeköszöndéje szerinti feltételek mellett üzemeltethet járatokat. A Bizottság felkérte Angola illetékes hatóságát (INAVIC), hogy szolgáltatson információkat a TAAG Angolan Airlines légi fuvarozó felügyeletéről, különösen a Portugáliába irányuló járatok fokozott felügyeletéről és azok eredményeiről.

- (60) Az INAVIC arról tájékoztatta a repülésbiztonsági bizottságot, hogy fokozottan megerősítette a TAAG Angolan Airlines folyamatos felügyeletét. 2009-ben a légi fuvarozóra vonatkozóan 34 tervezett ellenőrzést végeztek el. Továbbá a légi fuvarozó minden, Európába irányuló repülése előtt rendszeres földi ellenőrzéseket végeztek.
- (61) A TAAG Angolan Airlines a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, hogy beszámolhasson aktuális helyzetéről, amelyre 2010. március 18-án került sor. A légi fuvarozó arról számolt be, hogy 2009 decemberében visszakapta IATA-tagságát, és átfogó tájékoztatást nyújtott a Bizottságnak, melyben igazolta Lisszabonba üzemeltetett járatainak magas biztonsági teljesítményét. Ez utóbbi alapján kérte, hogy megkapja az engedélyt járatok működtetésére Európa többi részére vonatkozóan is.
- (62) Portugália illetékes hatósága (INAC) benyújtotta értékelését a TAAG Angolan Airlines vonatkozásában attól az időszaktól kezdve elvégzett földi ellenőrzéseinek eredményeiről, hogy a légi fuvarozó újra üzemeltet járatokat Lisszabonba. Az INAC jelentése szerint mintegy 200 ilyen ellenőrzést végeztek, amióta a TAAG 2009. augusztus 1-jétől újra üzemelteti járatait. Az INAC megerősítette, hogy ezek nem vetettek fel biztonsági aggályokat, és hogy az INAC teljes mértékben elégedett a TAAG Angolan Airlines Lisszabonba és Lisszabonból működtetett járataival, és módjában áll javasolni működésének kiterjesztését Európa többi részére is.
- (63) A légi fuvarozó azt is bejelentette, hogy beruház Boeing B737-200-as flottája felszerelésének korszerűsítésébe annak érdekében, hogy azt a nemzetközi biztonsági előírásoknak megfelelően EGPWS, ELT406 és RVSM felszereltséggel, hajózószemélyzeti fülkeajtóval, digitális fedélzeti adatrögzítővel és digitális fedélzeti időjárási radarberendezéssel lássa el, azonban ez még folyamatban van, még nem fejezték be a teljes flottára vonatkozóan. A légi fuvarozó azt is jelentette, hogy különös tekintettel annak alacsony megbízhatóságú működésére, szándékában áll kivonni a forgalomból a Boeing B747-300 típusú légi járművet.

⁽¹⁾ A 2009. november 26-i 1144/2009/EK rendelet 10–16. preambulumbeköszöndéje, HL L 312., 2009.11.27., 17. o.

⁽²⁾ HL L 312., 2009.11.27., 24. o.

- (64) Következésképpen a közös kritériumok alapján és figyelembe véve a (62) bekezdés ajánlását, valamint az e légi fuvarozó légi járműveit érintő földi ellenőrzések pozitív eredményeit, megállapításra került, hogy a TAAG légi fuvarozót továbbra is a B. mellékletben kell tartani a három, Boeing B777 típusú, D2-TED, D2-TEE és D2-TEF lajstromjelű légi járművel és a négy, Boeing B737-700 típusú, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH és D2-TBJ lajstromjelű légi járművel, valamint hogy e légi járművek működtetésének Lisszabonra való korlátozását fel kell oldani. E légi fuvarozó Európai Unióba irányuló működését azonban megfelelően ellenőrizni kell abból a szempontból, hogy az ténylegesen megfelel-e a vonatkozó biztonsági követelményeknek, és e célból e légi fuvarozó légi járműveit előbbre sorolt földi ellenőrzéseknek fogják alávetni a 351/2008/EK rendelet alapján.

Angola légi fuvarozóinak általános biztonsági felügyelete

- (65) Az INAVIC arról számolt be, hogy az EU legutóbbi biztonsági értékelést végző, 2009 júniusi látogatása után még fennálló problémák megoldása terén további előrelépést ért el. Az INAVIC az ICAO-szabványok legutóbbi módosításaira tekintettel naprakészé tette az angolai repülésbiztonsági előírásokat, megerősítette felügyeleti programját és felvett két további képzett légi-jármű-üzemeltetési ellenőrt.
- (66) Az INAVIC továbbá az angolai légi fuvarozók újbóli engedélyezése terén elért előrehaladásról is beszámolt. A folyamatnak a tervek szerint 2010 végéig le kell zárulnia. Az INAVIC jelezte, hogy ettől az időponttól kezdve minden olyan légi fuvarozónak be kell szüntetnie működését, amelyet nem engedélyeztek újból az angolai repülésbiztonsági előírásoknak megfelelően. A TAAG Angolan Airlines légi fuvarozón kívül azonban más fuvarozó egyelőre nem kapott új engedélyt.
- (67) Az INAVIC beszámolt arról, hogy az engedély újbóli kiadására irányuló eljárás során a bizonyos légi fuvarozókra vonatkozó felügyeleti tevékenységek biztonsági aggályokat és a hatályban lévő biztonsági előírások be nem tartását tárták fel, mely ahhoz vezetett, hogy az INAVIC megfelelő végrehajtási intézkedéseket hozott. Következésképpen az Air Gemini üzemeltetési engedélyét 2009 decemberében, a PHA és a SAL üzemeltetési engedélyét pedig 2010 februárjában visszavonták. A Giraglobo, a Mavewa és az Airnave üzemeltetési engedélyét 2010 februárjában felfüggesztették. Az INAVIC azonban az említett engedélyek visszavonására vonatkozó bizonyítékot elmulasztotta benyújtani.
- (68) A Bizottság arra ösztönzi az INAVIC-ot, hogy következetesen folytassa az angolai légi fuvarozók újbóli engedélyezését, és kellően vegye figyelembe az ennek során azonosított potenciális biztonsági problémákat. A közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy az INAVIC szabályozási felelőssége alá tartozó egyéb légi fuvarozóknak – Aerojet, Air26, Air Gicango, Air Jet, Air Nave, Alada, Angola Air Services, Diexim, Gira

Globo, Heliang, Helimalongo, Mavewa, Rui & Conceicao, Servisair és Sonair, valamint Air Gemini, PHA, SAL – az A. mellékletben kell maradniuk.

Az Orosz Föderáció légi fuvarozói

- (69) Az Orosz Föderáció illetékes hatóságai 2010. február 19-én arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy módosították azt a 2008. április 25-i határozatukat, amellyel 13 orosz légi fuvarozó üzemeltetési engedélyében szereplő különböző légi járműveket kizárták az Európai Unióba irányuló üzemeltetésből. A szóban forgó légi járművek az ICAO-előírások értelmében nem voltak a nemzetközi járatok üzemeltetéséhez megfelelően felszerelve (nem rendelkeztek TAWS/E-GPWS berendezésekkel), és/vagy légialkalmassági bizonyítványuk lejárt és/vagy azok megújítására nem került sor.
- (70) Az új határozat értelmében a következő légi járműveket kizárták az Európai Unióba irányuló, azon belüli és onnan történő közlekedésből:
- a) Aircompany Yakutia: 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 és RA-85682.
 - 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 TU-154M típusú (RA-85682), korábban a Krasnoyarsky Airlines üzemeltetési engedélyében szereplő és 2009-ben onnan eltávolított légi járművet jelenleg egy másik, az Orosz Föderációban engedélyezett légi fuvarozó üzemelteti.
 - f) Kuban Airlines: Jakovlev Jak-42: 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-85508 (a RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 és RA-85432 légi járműveket jelenleg pénzügyi okokból nem üzemeltetik).

k) UTAir: Tupoljev TU-154M: 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-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, és RA-65977; az RA-65143 és az RA-65916 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; valamennyi (1) TU-134B: RA-65726; valamennyi (10) Jakovlev Jak-40: RA-87348 (jelenleg pénzügyi okokból nem üzemeltetik), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 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, a 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-65979, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 és RA-65555 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti. A TU-214: RA-64504 és RA-64505 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; Az Iljusin IL-18: RA-75454 és RA-75464 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti; Jakovlev Jak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, és RA-88200 lajstromjelű légi járműveket egy másik orosz fuvarozó üzemelteti.

Yemenia Yemen Airways

(71) Az 1144/2009/EK rendelet alapján az Európai Repülés-biztonsági Ügynökség (EASA) és a tagállamok 2009 decemberében helyszíni ellenőrző látogatást tettek Jemenben a Yemenia biztonsági helyzetének ellenőrzése és annak értékelése céljából, hogy az ténylegesen megfelel-e a nemzetközi biztonsági előírásoknak, és hogy a CAMA képes-e Jemenben ellátni a polgári légi-közlekedés biztonsági felügyeletét.

(72) Az értékelő látogatás bizonyította, hogy a CAMA képes ellátni a Yemenia Yemen Airways hatékony felügyeletét, és így a fuvarozók, amelyeknek üzemeltetési engedélyt ad ki, képesek az ICAO-előírásoknak megfelelő biztonságos üzemeltetés fenntartására; továbbá hogy a Yemenia Yemen Airways működésének ellenőrzése és felügyelete megfelelő annak biztosításához, hogy működése összhangban legyen az üzemeltetési engedélyében foglalt követelményekkel.

(73) Az értékelő látogatás eredményeire tekintettel e szakaszban további intézkedésre nincs szükség. A Bizottság továbbra is szigorúan ellenőrzi e légi fuvarozó teljesítményét és arra ösztönzi a jemeni hatóságokat, hogy folytassák a Yemenia Yemen Airways 626-os járata 2009. június 30-i balesetének vizsgálata keretében tett erőfeszítéseiket. A tagállamok 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.

A Fülöp-szigeteki Köztársaság légi fuvarozói

(74) Az ICAO által az egyetemes biztonságfelügyeleti ellenőrzés (USOAP) keretében 2009 októberében végzett vizsgálat eredményei, valamint az a tény, hogy az Amerikai Egyesült Államok illetékes hatóságai egyre alacsonyabb kategóriába sorolják a Fülöp-szigeteket, hitelesen bizonyították, hogy a Fülöp-szigeteken engedélyezett légi fuvarozók felügyeletéért felelős illetékes hatóságok nem képesek kielégítő mértékben a biztonsági hiányosságok kezelésére és nincs kielégítő bizonyíték a Fülöp-szigeteki Köztársaságban engedélyezett légi fuvarozók részéről az alkalmazandó ICAO biztonsági szabványoknak és ajánlott gyakorlatoknak való megfelelésre.

(75) A Fülöp-szigetek 2009 októberében elvégzett USOAP-ellenőrzését követően az ICAO a Chicagói Egyezmény részes felének számító valamennyi államot értesítette arról, hogy a Fülöp-szigeteki Köztársaságban nyilvántartásba vett fuvarozók és légi járművek biztonsági felügyeletét érintő jelentős biztonsági hiányosságot tárt fel (!), mely szerint a Fülöp-szigeteken 47 légi fuvarozó, beleértve a nemzetközi légi fuvarozókat is, olyan üzemeltetési engedéllyel működik, amelyeket időközben hatályukat veszített hatósági utasításoknak megfelelően bocsátottak ki. A Fülöp-szigetek illetékes hatóságai nem dolgoztak ki végrehajtási vagy átmeneti tervet a fennmaradó légi fuvarozóknak az említett hatósági utasítások helyébe lépő polgári légiközlekedésre vonatkozó szabályoknak megfelelő engedélyezésével kapcsolatban. A Fülöp-szigetek illetékes hatóságai továbbá már több mint egy éve nem végeztek ellenőrző vizsgálatokat a légi fuvarozókra vonatkozóan. A szóban forgó hatóságok által javasolt korrekciós intézkedési terveket az ICAO nem tartotta elfogadhatónak e továbbra is fennálló, súlyos biztonsági probléma megoldására.

(1) ICAO OPS/01. ténymegállapítás.

- (76) Az Egyesült Államok közlekedési minisztériumához tartozó Szövetségi Légiközlekedési Felügyelet (FAA) az IASA-programban továbbra is a 2. biztonsági kategóriába sorolja az országot annak jelzéseként, hogy a Fülöp-szigeteki Köztársaság nem tartja be az ICAO által meghatározott nemzetközi biztonsági előírásokat.
- (77) Az ICAO által közzétett súlyos biztonsági probléma arról tanúskodik, hogy a Fülöp-szigetek illetékes hatóságai által a Bizottságnak 2008. október 13-án beterjesztett korrekciós intézkedési tervet⁽¹⁾ – melyet 2009. március 31-ig kellett volna végrehajtaniuk – nem teljesítették és a Fülöp-szigetek illetékes hatóságai nem tudták időben végrehajtani az említett cselekvési tervet.
- (78) Tekintettel az ICAO által közzétett súlyos biztonsági problémára, a Bizottság konzultációt folytatott a Fülöp-szigetek illetékes hatóságaival, melynek során komoly aggodalmának adott hangot az ebben az államban engedélyezett légi fuvarozók műveleteinek biztonságát illetően, és felvilágosítást kért azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket az állam illetékes hatóságai az azonosított biztonsági hiányosságok felszámolására hoztak.
- (79) A Fülöp-szigetek illetékes hatósága (CAAP) 2010. január és március között dokumentumokat nyújtott be, de elmulasztotta rendelkezésre bocsátani az összes kért információt és különösen annak igazolását, hogy a biztonsági hiányosságokat megfelelően kezelték.
- (80) A CAAP-ot a repülésbiztonsági bizottság 2010. március 18-án hallgatta meg, és az megerősítette, hogy 20 légi fuvarozó újraengedélyezéséig vagy legkésőbb 2010. december 1-ig továbbra is időközben hatályukat veszített hatósági utasításoknak megfelelően kiállított üzemeltetési engedéllyel működik. Ezek a légi fuvarozók a következők: Aerowurks Aerial Spraying Services, Airtrack Agricultural Corp., Asia Aircraft Overseas, Philippines Inc., Aviation Technology Innovators Inc., Bendice Transport Management Inc., Canadian Helicopter Philippines Inc., CM Aero, Cyclone Airways, INAEC Aviation Corp., Macro Asia Air Taxi Services, Omni Aviation, Corp., Philippine Agricultural Aviation Corp., Royal Air Charter Services Inc., Royal Star Aviation Inc., Southstar Aviation Company, Subic International Air Charter Inc., Subic Seaplane Inc.. Továbbá megerősítették, hogy e légi fuvarozók jelentős része időleges mentességről szóló előírások alapján lejárt üzemeltetési engedéllyel továbbra is üzemel. A Pacific East Asia Cargo Airlines Inc. légi fuvarozó továbbra is részt vesz a nemzetközi teherszállításban a Boeing B727 típusú nagy légi járművel, noha az időközben hatályukat veszített hatósági utasításoknak megfelelően 2008. március 31-én kiállított üzemeltetési engedélye – egy 2009. december 16-án kiállított, legfeljebb 90 napra szóló, 2010. március 16-án hatályát veszítő mentességi kedvezmény alapján – 2009. március 30-án lejárt. A CAAP nem tudta igazolni, hogy az említett üzemeltető 2010. március 18-án valóban beszüntette-e működését.
- (81) A CAAP jelentése alapján a következő kilenc üzemeltetési engedély lejárt, illetve nem újították meg: Beacon, Coroprare Air, Frontier Aviation Corp., Mora Air Service Inc., Pacific Airways Corp., Pacific Alliance Corp., Topflite Airways Inc., World Aviation Corp. és Yakota Aviation Corp. Azonban elmulasztott bizonyítékot szolgáltatni arról, hogy e légi fuvarozók üzemeltetési engedélyét visszavonta, következésképpen az említett fuvarozók már nem léteznek.
- (82) A CAAP jelezte, hogy 2009 elején engedély újbóli kiadására irányuló eljárást indított, és hogy a 2008-ban életbe lépett polgári légiközlekedésre vonatkozó szabályoknak megfelelően 21 légi fuvarozót már újra engedélyeztek. Ezek a légi fuvarozók a következők: Air Philippines Corp., Aviatour's Fly'n Inc., Cebu Pacific Air, Chemtrad Aviation Corp., Far East Aviation Services, F.F. Cruz & Company Inc., Huma Corp., Interisland Airlines Inc., Island Aviation, Lion Air Inc., Mindanao Rainbow Agricultural Development Services, Misibis Aviation and Development Corp., Philippine Airlines, South East Asian Airlines Inc., Spirit of Manila Airlines Corp., TransGlobal Airways Corp., WCC Aviation Company, Zenith Air Inc., Zest Airways Inc. A CAAP azonban elmulasztotta igazolni az említett, az engedély újbóli kiadására irányuló eljárás megbízhatóságát. A CAAP nem tudta rendelkezésre bocsátani az összes említett fuvarozó teljes engedélyét, mivel a bemutatott üzemeltetési engedélyek alapján a következő újraengedélyezett fuvarozók számát és lajstromjelét nem lehetett azonosítani: Zest Airways Inc., Lion Air, Inc., Aviatour's Fly'n Inc., Misibis Aviation és Development Corp. A CAAP elmulasztott továbbá benyújtani az újraengedélyezést megelőző vizsgálatot vagy annak bizonyítékát, hogy az újraengedélyezés előtt elvégezték a fuvarozók működésének és karbantartásának kielégítő vizsgálatát annak érdekében, hogy igazolják a jóváhagyott kézikönyvek hatékony végrehajtását és e fuvarozók működésének és karbantartásának az alkalmazandó biztonsági előírásoknak való megfelelését. A CAAP továbbra nem tudta bizonyítani, hogy az újraengedélyezett fuvarozókat megfelelő engedélyezés utáni felügyelet alá vetik, mivel a légialkalmasságra és az engedélyezésre vonatkozó 2010-es felügyeleti terveikben nem szerepel a tervezett tevékenységek időpontja.
- (83) A Philippines Airlines a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2010. március 18-án került sor. A légi fuvarozó bemutatta tevékenységét és az üzemeltetési engedélyének 2009. október 9-i kiállítását megelőző újraengedélyezési folyamatot, amely megállapította, hogy megfelel a 2008-ban hatályba lépett polgári légiközlekedésre vonatkozó szabályoknak. A fuvarozó bemutatta az újraengedélyezést megelőzően elvégzett ellenőrzéseket és megerősítette, hogy azok középpontjában az új kézikönyvek és folyamatok felülvizsgálata és

⁽¹⁾ A 2008. november 14-i 1131/2008/EK rendelet 16. preambulumbekézése, HL L 306., 2008.11.15., 49. o.

jóváhagyása állt. A fuvarozó jelezte azt is, hogy az újraengedélyezés előtt a CAAP nem végezte el átfogó helyszíni vizsgálatát és azt is, hogy működését a CAAP nem vizsgálta, mely vizsgálatra később fog sor kerülni. A Philippines Airlines kijelentette, hogy nem üzemeltet járatokat az EU-ba és jelezte, hogy a Fülöp-szigeteknek az USA Szövetségi Légügyi Hatósága (FAA) általi alacsonyabb kategóriába sorolását követően az Egyesült Államokba irányuló működése korlátozás alá esik, és hogy a légi fuvarozó számára nem engedélyezett sem további járatok működtetése, sem az, hogy a jelenleg működő járatain más légi járműveket használjon.

- (84) A Cebu Pacific Airlines a repülésbiztonsági bizottság előtti meghallgatását kérte, amelyre 2010. március 18-án került sor. A légi fuvarozó bemutatta tevékenységét és az üzemeltetési engedélyének 2009. november 25-i kiállítását megelőző újraengedélyezési folyamatot, amely megállapította, hogy megfelel a 2008-ban hatályba lépett polgári légiközlekedésre vonatkozó szabályoknak. A fuvarozó bemutatta az újraengedélyezést megelőzően elvégzett ellenőrzéseket és megerősítette, hogy a kapott engedély magában foglalja a veszélyes anyagok szállításának újbóli jóváhagyását, noha ezt a témát a CAAP nem vizsgálta meg. A fuvarozó azonban kijelentette, hogy önkéntes alapon nem él ezzel a jóváhagyással. A Cebu Pacific kijelentette, hogy a Fülöp-szigeteknek az USA Szövetségi Légügyi Hatósága (FAA) általi alacsonyabb kategóriába sorolását követően nem működtethet járatokat az Egyesült Államokba. A fuvarozó továbbá jelezte, hogy nem áll szándékában járatokat működtetni az EU-ba.

- (85) A Bizottság elismeri a két légi fuvarozó által a biztonságos működés érdekében elkezdett legutóbbi erőfeszítéseket és méltányolja azt is, hogy a biztonság javítása érdekében belső intézkedéseket hoztak. A Bizottság kész a tagállamok és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség részvételével látogatást tenni ezeknél a fuvarozóknál, hogy ellenőrizze a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelésüket.

- (86) A Bizottság elismeri a Fülöp-szigeteki Köztársaság polgári repülés rendszerének megreformálása érdekében az illetékes hatóságok által elindított legutóbbi erőfeszítéseket, valamint az FAA és az ICAO jelentéseiben szereplő biztonsági hiányosságok kiküszöbölése érdekében tett lépéseket. A közös kritériumok alapján és az ICAO által felfedett súlyos biztonsági problémák kiküszöbölését célzó megfelelő korrekciós intézkedések tényleges végrehajtásáig azonban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Fülöp-szigeteki Köztársaság illetékes hatósága jelenleg nem képes a szabályozási felügyelete alá tartozó valamennyi

légi fuvarozó tekintetében végrehajtani és betartatni a vonatkozó biztonsági előírásokat. Ezért az összes, a Fülöp-szigeteken bejegyzett légi fuvarozóra működési tilalom vonatkozik és azokat fel kell venni az A. mellékletbe.

- (87) A Bizottság azonban úgy ítéli meg, hogy a CAAP vezetésében történt legújabb változások, valamint az új vezetés azonnali konkrét intézkedései, beleértve 23 képzett ellenőr felvételét és az ICAO jelentős technikai segítségnyújtásának igénybevételét, bizonyítja a Fülöp-szigeteki Köztársaság hajlandóságát, hogy az FAA és az ICAO által azonosított biztonsági hiányosságokat gyorsan kezelje és lehetővé tegye e hiányosságok sikeres megszüntetését. A Bizottság az üzemeltetők biztonsági teljesítményére kiterjedő értékelő látogatás révén kész támogatni a Fülöp-szigetek abbéli erőfeszítéseit, hogy kiküszöböljék az azonosított komoly biztonsági hiányosságokat.

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

- (88) A Bizottság kifejezett kérése ellenére mindeddig nem érkezett a megfelelő korrekciós intézkedések teljes körű végrehajtására vonatkozó bizonyíték a 2009. november 26-án frissített közösségi listán szereplő más légi fuvarozók vagy e légi fuvarozók szabályozási felügyeletéért felelős hatóságok részéről. Ezért a közös kritériumok alapján megállapításra került, hogy e légi fuvarozók továbbra is vagy működési tilalom tárgyát képezik (A. melléklet), vagy működési korlátozások alá tartoznak (B. melléklet).

- (89) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a repülésbiztonsági bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 474/2006/EK rendelet az alábbiak szerint 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, 2006. március 30-án.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,
Siim KALLAS
alelnöke*

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 légitársaságkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganisztán
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Kambodzsai Királyság
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	ismeretlen	VRB	Ruandai Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Angolában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett TAAG Angola Airlines kivételével, beleértve a következőket:			Angolai Köztársaság
AEROJET	015	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR26	004	DCD	Angolai Köztársaság
AIR GEMINI	002	GLL	Angolai Köztársaság
AIR GICANGO	009	ismeretlen	Angolai Köztársaság
AIR JET	003	MBC	Angolai Köztársaság
AIR NAVE	017	ismeretlen	Angolai Köztársaság
ALADA	005	RAD	Angolai Köztársaság
ANGOLA AIR SERVICES	006	ismeretlen	Angolai Köztársaság
DIEXIM	007	ismeretlen	Angolai Köztársaság
GIRA GLOBO	008	GGL	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
SERVISAIR	018	ismeretlen	Angolai Köztársaság
SONAIR	014	SOR	Angolai Köztársaság

⁽¹⁾ Az A. mellékletben felsorolt légi fuvarozóknak megengedhető, hogy forgalmi jogait 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
A szabályozási felügyeletért Beninben felelős hatóságok 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	AFF	Benini Köztársaság
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	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.	LTL	Benini Köztársaság
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Benini Köztársaság
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Benini Köztársaság
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Benini Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Köztársaságban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kongói Köztársaság
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Kongói Köztársaság
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Kongói Köztársaság
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	ismeretlen	Kongói Köztársaság
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	ismeretlen	Kongói Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kongói Demokratikus Köztársaságban (KDK) felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:		—	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	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 TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	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	BRV	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	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 légitársaságg kód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	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)
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)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	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)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Minisztériumi engedélyezés (78/205. rendelet)	LCG	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	ismeretlen	Kongói Demokratikus Köztársaság (KDK)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	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)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	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)
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 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 Dzsibuti-ban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Dzsibuti
DAALLO AIRLINES	ismeretlen	DAO	Dzsibuti
A szabályozási felügyeletért Egyenlítői-Guineában felelős hatóság által engedélyezett összes 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	n/a	Egyenlítői Guinea
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Egyenlítői Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	n/a	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 hatóságok 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	DRZ	Indonéz Köztársaság
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	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
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
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
KAL STAR	121-037	KLS	Indonéz Köztársaság
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéz Köztársaság
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéz Köztársaság
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonéz Köztársaság
MANUNGAL AIR SERVICE	121-020	ismeretlen	Indonéz Köztársaság
MEGANTARA	121-025	MKE	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	SAE	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

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
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
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Kazahsztánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett Air Astana kivételével, beleértve a következőket:			Kazah Köztársaság
AERO AIR COMPANY	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
AEROPRAKT KZ	ismeretlen	APK	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	AKS	Kazah Köztársaság
ALMATY AVIATION	ismeretlen	LMT	Kazah Köztársaság
ARKHABAY	ismeretlen	KEK	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

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
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	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
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Kazah Köztársaság
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	ismeretlen	KZE	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
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Kazah Köztársaság
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Kazah Köztársaság
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	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	KKA	Kazah Köztársaság
KAZAVIASPAS	ismeretlen	KZS	Kazah Köztársaság
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Kazah Köztársaság
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Kazah Köztársaság
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Kazah Köztársaság
NAVIGATOR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	ismeretlen	KOV	Kazah Köztársaság
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
PRIME AVIATION	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
SALEM AIRCOMPANY	ismeretlen	KKS	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 légitársasággkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
SAMAL AIR	ismeretlen	SAV	Kazah Köztársaság
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Kazah Köztársaság
SEMEYAVIA	ismeretlen	SMK	Kazah Köztársaság
SCAT	AK-0350-08	VSV	Kazah Köztársaság
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Kazah Köztársaság
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Kazah Köztársaság
SKYSERVICE	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
TYAN SHAN	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Kazah Köztársaság
ZHETYSU AIRCOMPANY	ismeretlen	JTU	Kazah Köztársaság
ZHERSU AVIA	ismeretlen	RZU	Kazah Köztársaság
ZHEZKAZGANAIR	ismeretlen	ismeretlen	Kazah Köztársaság
A szabályozási felügyeletért a Kirgiz Köztársaságban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Kirgiz Köztársaság
AIR MANAS	17	MBB	Kirgiz Köztársaság
ASIAN AIR	ismeretlen	AAZ	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	EEA	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	SGL	Kirgiz Köztársaság
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgiz Köztársaság
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgiz 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
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgiz Köztársaság
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgiz Köztársaság
VALOR AIR	07	VAC	Kirgiz Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Libériában felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó		—	Libéria
A szabályozási felügyeletért a Gaboni Köztársaságban felelős hatóság által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, a B. mellékletbe felvett Gabon Airlines, Afrijet és SN2AG kivételével, beleértve a következőket:			Gaboni Köztársaság
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	AGB	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 Fülöp-szigetek szabályozási felügyeletért felelős hatósága által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Fülöp-szigeteki Köztársaság
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
BEACON	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki 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 légitársasággkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CEBU PACIFIC AIR	2009002	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CM AERO	4AN2000001	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CORPORATE AIR	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
HUMA CORPORATION	2009014	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ISLAND AVIATION	2009009	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
INTERISLAND AIRLINES, INC.	2010023	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
LION AIR, INCORPORATED	2009019	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	ismeretlen	Fülöp-szigeteki 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
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
WORLD AVIATION, CORP.	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
WCC AVIATION COMPANY	2009015	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
YOKOTA AVIATION, INC.	ismeretlen	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ZENITH AIR, INC.	2009012	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	ismeretlen	Fülöp-szigeteki Köztársaság
A szabályozási felügyeletért São Tomé és Príncipeben felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:	—	—	São Tomé és Príncipe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	São Tomé és Príncipe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	São Tomé és Príncipe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	São Tomé és Príncipe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé és Príncipe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	São Tomé és Príncipe
TRANSCARG	01/AOC/2009	ismeretlen	São Tomé és Príncipe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	São Tomé és Príncipe
A szabályozási felügyeletért Sierra Leonében felelős hatóság által engedélyezett összes légi fuvarozó, beleértve a következőket:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	ismeretlen	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	ismeretlen	DTY	Sierra Leone

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 légitársasággkód	Az üzemben tartó illetősége szerinti ország
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 Szudánban felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó			Szudáni Köztársaság
SUDAN AIRWAYS	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
SUN AIR COMPANY	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
MARSLAND COMPANY	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
ATTICO AIRLINES	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
FOURTY EIGHT AVIATION	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
ALMAJARA AVIATION	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
BADER AIRLINES	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
ALFA AIRLINES	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
AZZA TRANSPORT COMPANY	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
GREEN FLAG AVIATION	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
ALMAJAL AVIATION SERVICE	ismeretlen		Szudáni Köztársaság
A szabályozási felügyeletért Szváziföldön felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:	—	—	Szváziföld
SWAZILAND AIRLINK	ismeretlen	SZL	Szváziföld
A szabályozási felügyeletért Zambiában felelős hatóságok által engedélyezett valamennyi légi fuvarozó, beleértve a következőket:			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

B. MELLÉKLET

**AZON LÉGI FUVAROZÓK 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 légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A légi jármű típusa Lajstromjel és – ha ismert – gyártási sorszám	Lajstromozó ország
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		KNDK	A teljes flotta, kivéve: 1 Tu 204 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: P-632, P-633	KNDK
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 (Holland Királyság)
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 (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
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Iráni Iszlám Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 14 A300 típusú légi jármű, 4 A310 típusú légi jármű, 9 B747 típusú légi jármű, 1 B737 típusú légi jármű, 6 A320 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF	Iráni Iszlám Köztársaság

⁽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 légi fuvarozást végző jogi személynek az üzemben tartási engedélyen feltüntetett neve (és kereskedelmi neve, ha ettől eltérő)	Üzemben-tartási engedély (AOC) száma	ICAO szerinti légitársaságkód	Az üzemeltető illetősége szerinti állam	A korlátozás alá eső légi jármű típusa	A légi jármű típusa Lajstromjel és – ha ismert – gyártási sorsszám	Lajstromozó ország
					EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-IAA EP-IAB EP-IBC EP-IBD EP-IAG EP-IAH EP-IAI EP-IAM EP-ICD EP-AGA EP-IEA EP-IEB EP-IED EP-IEE EP-IEF EP-IEG	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gaboni Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 1 Challenger típusú légi jármű; CL601 1 HS-125-800 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: TR-AAG, ZS-AFG	Gaboni Köztársaság; Dél-afrikai Köztársaság
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolai Köztársaság	A teljes flotta, kivéve: 3 Boeing B-777 típusú légi jármű; és 4 Boeing B-737-700 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Angolai Köztársaság
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Ukrajna	A teljes flotta, kivéve: egy MD-83 típusú légi jármű	A teljes flotta, kivéve: UR-CFF	Ukrajna

(1) Az Afrijet az Európai Közösségen belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.

(2) Az Air Astana az Európai Közösségen belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.

(3) A Gabon Airlines az Európai Közösségen belüli jelenlegi működéséhez csak a külön megnevezett légi járműveket veheti igénybe.

(4) Az Iran Air az Európai Unióba az e rendelet (48) és (49) preambulumbekzdésében említett feltételek betartása mellett üzemeltethet egyes meghatározott légi járműveket.

A BIZOTTSÁG 274/2010/EU RENDELETE**(2010. március 30.)****az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

mivel:

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló 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 2010. március 31-én lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, 2010. március 30-án.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,*

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	IL	156,4
	JO	98,8
	MA	166,6
	TN	154,7
	TR	123,2
	ZZ	139,9
0707 00 05	JO	75,8
	MA	108,5
	TR	127,2
	ZZ	103,8
0709 90 70	MA	142,0
	TR	100,2
	ZZ	121,1
0805 10 20	EG	47,6
	IL	53,2
	MA	50,7
	TN	46,9
	TR	62,7
	ZZ	52,2
0805 50 10	EG	63,7
	IL	91,6
	MA	49,1
	TR	64,8
	ZA	71,7
	ZZ	68,2
0808 10 80	AR	80,6
	BR	89,2
	CA	74,4
	CL	94,4
	CN	95,2
	MK	23,6
	US	132,0
	UY	93,5
	ZA	92,9
	ZZ	86,2
0808 20 50	AR	78,4
	CL	150,4
	CN	35,0
	MX	100,0
	UY	106,8
	ZA	92,6
	ZZ	93,9

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

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2010. március 29.)

az angliai, skóciai és walesi olaj- és gázfeltárásnak és -kitermelésnek a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazása alóli mentesítéséről

(az értesítés a C(2010) 1920. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/192/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

gazdasági szereplőkre érvényes eltéréssel kapcsolatos, az említett irányelv 27. cikke szerinti csökkentett kötelezettségekre is vonatkozik.

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁽¹⁾ és különösen annak 30. cikke (5) és (6) bekezdésére,

tekintettel a Shell U.K. Limited (a továbbiakban: Shell) által 2009. október 15-én e-mailben benyújtott kérelemre,

a közbeszerzési tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően,

mivel:

(3) A Shell a 2004/17/EK irányelv 30. cikkének (5) bekezdése alapján 2009. október 15-én e-mailben kérelemmel fordult a Bizottsághoz. A Bizottság a 30. cikk (5) bekezdésének első albekezdésével összhangban, 2009. október 21-én kelt levelében tájékoztatta erről az Egyesült Királyság hatóságait, amelyekre az említett hatóságok 2009. november 16-án e-mailben válaszoltak. A Bizottság ezenfelül 2009. november 17-én e-mailben további információkat kért a Shelltől, amelyeket a Shell 2009. november 25-én e-mailben elküldött a Bizottságnak.

(4) A Shell által benyújtott kérelem az angliai, skóciai és walesi olaj- és gázfeltárással és -kitermeléssel kapcsolatos. Az összefonódás-ellenőrzéssel kapcsolatban hozott korábbi bizottsági határozatokkal⁽²⁾ összhangban, a kérelemben három, a Shell által folytatott különböző tevékenységet jelöltek meg, konkrétan:

a) olaj- és gázfeltárás;

b) olajkitermelés; és

c) földgázkitermelés.

A fent említett bizottsági határozatokkal összhangban a határozat alkalmazásában a „kitermelésbe” beleértendőek a „fejlesztések”, azaz a későbbi kitermeléshez szükséges infrastruktúrafejlesztések is (olajfúró tornyok, csővezetékek, végpontok stb.).

I. TÉNYEK

(1) A 2004/17/EK bizottsági határozat 27. cikke alapján az Egyesült Királyságban olaj- vagy gázfeltárást, illetve -kitermelést folytató ajánlatkérők részére engedélyezték, hogy a rendes szabályok helyett alternatív rendszert alkalmazzanak. Az alternatív rendszer bizonyos statisztikai követelményekkel járt, és kötelezővé tette a megkülönböztetés tilalmára és a pályáztatásra vonatkozó elvnek a betartását az árubeszerzésre, építési beruházásra vagy szolgáltatásnyújtásra irányuló szerződések odaítélésekor, különösen azon információk tekintetében, amelyeket a szervezet a beszerzési szándékairól a gazdasági szereplők rendelkezésére bocsát.

(2) A 30. cikk szerinti eljárás, mely a 2004/17/EK irányelv előírásaitól való, bizonyos körülmények között bizonyos

⁽¹⁾ HL L 134., 2004.4.30., 1. o.

⁽²⁾ Lásd különösen egy összefonódást a közös piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek nyilvánító 1999. szeptember 29-i, 2004/284/EK bizottsági határozatot (IV/M. 1383 sz. ügy – Exxon/Mobil) (HL L 103., 2004.4.7., 1. o.) és a további határozatokat, például egy összefonódást a 13/2004/EK tanácsi rendelet szerint a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító 2007. május 3-i bizottsági határozatot (IV/M. 4545 sz. ügy – Statoil/Hydro).

II. JOGI KERET

- (5) A 2004/17/EK irányelv 30. cikke előírja, hogy az irányelvben említett bármely tevékenység folytatására irányuló szerződések nem tartozhatnak a 2004/17/EK irányelv hatálya alá, ha abban a tagállamban, ahol a szerződést teljesítik, a tevékenység közvetlen módon ki van téve a versenynek olyan piacokon, amelyekre a belépés nem korlátozott. A versenynek való közvetlen kitettséget objektív szempontok alapján kell értékelni, figyelembe véve az érintett ágazat egyedi jellemzőit. A piaci belépés akkor minősül szabadnak, ha a tagállam végrehajtotta és alkalmazza az adott ágazatot vagy annak egy részét megnyitó, megfelelő uniós jogszabályokat.
- (6) Mivel az Egyesült Királyság végrehajtotta és alkalmazta a szénhidrogének kutatására, feltárására és kitermelésére vonatkozó engedélyek megadásának és felhasználásának feltételeiről szóló, 1994. május 30-i 94/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet⁽¹⁾, a 2004/17/EK irányelv 30. cikke (3) bekezdésének első albekezdésével összhangban a piacra való belépést nem korlátozottnak kell tekinteni. Egy adott piacon a versenynek való közvetlen kitettséget több mutató alapján kell értékelni, amelyek közül önmagában egyik sem döntő jellegű.
- (7) Annak értékelésére, hogy az adott gazdasági szereplők az e határozatban érintett piacokon közvetlen versenynek vannak-e kitéve, tekintetbe kell venni a legfontosabb piaci szereplők részesedésének mértékét és az adott piacok koncentrációjának szintjét. Mivel a határozat hatálya alá tartozó különböző tevékenységek feltételei változóak, minden tevékenységet/piacot illetően külön értékelés elvégzésére van szükség.
- (8) Ez a határozat nem sérti a versenyszabályok alkalmazását.

III. ÉRTÉKELÉS

- (9) A kérelem tárgyát képező három tevékenységet (olaj- és gázfeltárás, illetve olajkitermelés és gázkitermelés) különálló termékpiacoknak tekintették a fenti (4) preambulumbekezdésben hivatkozott bizottsági határozatokban. Ennek megfelelően külön-külön kell őket megvizsgálni.

Olaj- és gázfeltárás

- (10) A kialakult bizottsági gyakorlat⁽²⁾ szerint az olaj- és gázfeltárás egyetlen érintett termékpiacot alkot, hiszen kezdetben nem lehet megállapítani, hogy a feltárás olaj- vagy gázlelőhely megtalálását eredményezi-e. Ugyanezen

régóta bevett bizottsági gyakorlat alapján határozták meg azt is, hogy a piac földrajzilag az egész világot lefedi.

- (11) A feltérési tevékenységet végző gazdasági szereplők piaci részesedését a következő három változó alapján lehet mérni: a tőkekiadások, a bizonyítottan feltárt készletek és a várható termelés. A tőkekiadások változójának használata nem bizonyult alkalmasnak a gazdasági szereplők feltérési piaci részesedése mérésére, többek között a különböző földrajzi területeken szükséges befektetések szintjei közötti jelentős különbségekből adódóan. Az olaj és gáz feltéréséhez ugyanis nagyobb befektetésre van szükség az Északi-tengeren, mint például a Közel-Keleten.
- (12) Jellemzően két másik mutatót alkalmaznak az ágazatban a gazdasági szereplők piaci részesedésének értékelésére, nevezetesen a bizonyítottan feltárt készleteken belüli és a várható kitermelésen belüli részesedést⁽³⁾.
- (13) A rendelkezésre álló információk⁽⁴⁾ szerint 2008. december 31-én a világ bizonyítottan feltárt, összes olaj- és gázkészleteinek mennyisége 385 milliárd köbméter olajegyenértéket (a továbbiakban: Sm³ oe) tett ki. Ebből a Shell részesedése 1,759 milliárd Sm³ oe volt, amivel a piaci részesedése 0,46 %-nak felelt meg. 2009. január 1-jén a nagy-britanniai, bizonyítottan feltárt, összes olaj- és gázkészletek mennyisége valamivel több mint 0,88 milliárd Sm³ oe-t⁽⁵⁾ tett ki, ami alig több mint 0,22 %. A Shell részesedése ebből még kisebb. A rendelkezésre álló információk szerint a bizonyítottan feltárt olaj- és gázkészletek, valamint a várható jövőbeli kitermelés között közvetlen összefüggés van. Tehát a rendelkezésre álló információkban semmi sem utal arra, hogy a Shell piaci részesedése lényegesen eltérő lenne akkor, ha a feltárt készletekből meglévő részesedése helyett a várható kitermelés alapján mérnék. Az alábbi, (14) és (17) preambulumbekezdések bemutatják a Shell piaci részesedését fő versenytársaihoz képest az olaj- és földgázkitermelés tekintetében. A bizonyítottan feltárt készletek és a tényleges termelés közti összefüggés alapján ezek a számok az érintett piacon fennálló verseny állapotának jelzésére is alkalmasak. A feltérési piac koncentrációjának foka nem magas. Az állami tulajdonban lévő vállalatokat leszámítva a piacot két magántulajdonban lévő, vertikálisan integrált, nemzetközi óriásvállalat (a BP és az ExxonMobil), valamint néhány további „jelentős” vállalat jelenléte jellemzi. Ezek a tényezők a versenynek való közvetlen kitettségre utalnak.

⁽¹⁾ HL L 164. 1994.6.30., 3. o.

⁽²⁾ Lásd különösen a fent említett Exxon/Mobil határozatot, továbbá a valamivel frissebb, egy összefonódást a 139/2004/EGK tanácsi rendelet szerint a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánító 2007. november 19-i bizottsági határozatot (COMP/M.4934 ügy – Kazmunaigaz/Rompetrol).

⁽³⁾ Lásd különösen a fent említett Exxon/Mobil határozatot ((25) és (27) preambulumbekezdés).

⁽⁴⁾ Lásd a kérelem 5.2.1. pontját és az ott megjelölt forrásokat, különösen pedig a BP „Statistical Review of World Energy” című, 2009. júniusi kiadványát a kérelem mellékletében.

⁽⁵⁾ Ebből 0,34 trillió Sm³ földgáz, ami 0,34 milliárd Sm³ oe-nek felel meg, és 3,4 milliárd hordót kitevő, 0,540 milliárd Sm³ kőolaj, ami így összesen 0,88 milliárd Sm³.

Olajkitermelés

- (14) A kialakult bizottsági gyakorlat ⁽¹⁾ szerint a nyersolaj kitermelése és előállítása különálló termékpiacot képez, amely földrajzilag az egész világot lefedi. A rendelkezésre álló információk ⁽²⁾ szerint a világ napi olajkitermelése összesen 81 820 millió hordót tett ki 2008-ban. Ugyanabban az évben a Shell napi 1 771 millió hordó olajat termelt, ami 2,16 %-os piaci részesedésnek felel meg. Jelen elemzés vonatkoztatásában fontos figyelembe venni a koncentráció fokát és az érintett piac egészét. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy az olajtermelési piacot két nagy állami tulajdonban lévő vállalat és két magántulajdonban lévő vertikálisan integrált, nemzetközi óriásvállalat (a BP és az ExxonMobil, amelyek 2008-ban 3,08 %-os, illetve 2,32 %-os olajkitermelési részesedéssel rendelkeztek), valamint néhány további „jelentős” vállalat ⁽³⁾ jelenléte jellemzi. Ezek a tényezők arra engednek következtetni, hogy a piacon számos szereplő van jelen, akik között hatékony verseny van.

Földgáztermelés

- (15) Egy korábbi, a gáznak a végfelhasználók részére történő biztosításáról szóló bizottsági határozat ⁽⁴⁾ különbséget tett az alacsony fűtőértékű és a magas fűtőértékű gáz között. A Bizottság továbbá megvizsgálta azt is, hogy a cseppfolyósított földgázszállítást meg kell-e különböztetni a csővezetékes földgázszállítástól ⁽⁵⁾. Egy későbbi, többek között a földgáztermelésre és előállításra vonatkozó bizottsági határozat ⁽⁶⁾ – arra hivatkozva, hogy „a végső értékelést nem befolyásolja az elfogadott meghatározás” – megválaszolatlanul hagyta a kérdést, hogy a határozat alkalmazásában különállónak kell-e kezelni az alacsony fűtőértékű gáz, a magas fűtőértékű gáz és a cseppfolyósított földgáz piacait. A kérdést e határozat alkalmazásában is nyitva lehet hagyni, mivel:

— a Shell nem termel cseppfolyósított földgázt,

— a Shell U.K. Limited Nagy-Britanniában (Skóciában, Angliában és Walesben) tevékenykedik, ahol az azonnali gázpiacon (National Balancing Point) nem tesznek különbséget az alacsony fűtőértékű és a magas fűtőértékű gáz között. A hálózatra jutó gáz minőségének ellenőrzéséért a National Grid plc (a brit gázhálózat üzemeltetője) a felelős.

⁽¹⁾ Lásd különösen a fent említett Exxon/Mobil határozatot, továbbá a valamivel frissebb COMP/M.4934 ügy – KAZMUNAIGAZ/ROMPETROL határozatot.

⁽²⁾ Lásd a kérelemhez csatolt, 2009. júniusi „BP Statistical Review of World Energy” (a továbbiakban: BP Statisztikák) 8. oldalát.

⁽³⁾ Amelyek piaci részesedése alacsonyabb, mint az említett óriásvállalatoké.

⁽⁴⁾ Egy összefonódásnak a közös piaccal és az EGT-megállapodás működésével összeegyeztethetőnek való nyilvánításáról (COMP/M.4180. ügy – Gaz de France/Suez) szóló, 2006. november 14-i 2007/194/EK bizottsági határozat. (HL L 88., 2007.3.29., 47. o.)

⁽⁵⁾ Lásd különösen a fent említett Gaz de France/Suez határozatot.

⁽⁶⁾ Lásd a fent említett Statoil/Hydro ügyre vonatkozó határozat 1.2. pontját.

- (16) A piac földrajzi kiterjedését illetően a korábbi bizottsági határozatok ⁽⁷⁾ szerint az Európai Gazdasági Térséget (EGT) és esetlegesen Oroszországot és Algériát foglalja magába.

- (17) A rendelkezésre álló információk ⁽⁸⁾ alapján az Európai Unió teljes gáztermelése 190,3 milliárd Sm³-t tett ki 2008-ban, míg az EGT-ben ugyanebben az évben a termelés 289,5 milliárd Sm³ volt. A Shell 2008-as termelése 37,60 milliárd Sm³ volt, amivel a piaci részesedése 12,99 %-nak felelt meg. Az oroszországi termelés 601,7 milliárd, az algériai pedig 86,5 milliárd Sm³-t tett ki 2008-ban. Az EGT, Oroszország és Algéria teljes termelése így összesen 976,7 milliárd Sm³, amiből a Shell részesedése 3,85 %-ot tett ki. A koncentráció foka a földgáztermelés piacán is alacsony, figyelembe véve az óriásvállalatokat (az ExxonMobil és a BP 10–20 %, illetve 5–10 % közti piaci részesedéssel rendelkezik) és a jelentős vállalatok (a Statoil és a Total nagyságrendileg 10–20 %, illetve 5–10 % közti piaci részesedéssel rendelkezik) jelenlétét, valamint a két állami tulajdonú vállalat, az orosz Gazprom és az algériai Sonatrach (30–40 %-os, illetve 10–20 %-os piaci részesedéssel ⁽⁹⁾) versenynyomását. A fenti tények is a versenynek való közvetlen kitettségre utalnak.

IV. KÖVETKEZTETÉS

- (18) Tekintettel az (5)–(17) preambulumbekzdésben megvizsgált tényezőkre, a 2004/17/EK irányelv 30. cikkének (1) bekezdésében a versenynek való közvetlen kitettségre vonatkozó feltételt teljesítettnek kell tekinteni Angliában, Skóciában és Walesben a következő szolgáltatások tekintetében:

a) olaj- és gázfeltárás;

b) olajkitermelés; és

c) földgáztermelés.

- (19) Mivel a piachoz való korlátlan hozzáférés feltétele teljesítettnek tekinthető, a 2004/17/EK irányelv nem alkalmazandó abban az esetben, ha az ajánlatkérők a (18) preambulumbekzdés a)–c) pontjában felsorolt szolgáltatások nyújtását Angliában, Skóciában és Walesben lehetővé tevő szerződéseket ítélik oda, sem pedig ha az ilyen tevékenységeknek az említett földrajzi területeken való folytatására írnak ki tervpályázatot.

- (20) E határozat alapját a Shell és az Egyesült Királyság hatóságai által benyújtott információk szerint, a 2009. október–december időszakban fennálló jogi és ténybeli helyzet képezi. Amennyiben a jogi vagy ténybeli helyzetben beálló jelentős változások miatt a 2004/17/EK irányelv 30. cikke (1) bekezdésének alkalmazhatóságára vonatkozó feltételek már nem teljesülnek, e határozat felülvizsgálható,

⁽⁷⁾ Lásd például a fenti (4) preambulumbekzdésben említetteket.

⁽⁸⁾ Lásd különösen a BP Statisztikák 24. oldalát.

⁽⁹⁾ Lásd a fenti Statoil/Hydro határozatot.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2004/17/EK irányelv nem alkalmazandó az ajánlatkérő felek által odaítélt, és Angliában, Skóciában vagy Walesben megvalósítandó következő szolgáltatásokat lehetővé tevő szerződésekre:

- a) olaj- és gázfeltárás;
- b) olajkitermelés; és
- c) földgázkitermelés.

2. cikk

Ennek a határozatnak Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2010. március 29-én.

a Bizottság részéről

Michel BARNIER

a Bizottság tagja

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2010. március 29.)

a 2003/135/EK határozatnak az Észak-Rajna-Vesztfália és Rajna-vidék-Pfalz tartományok (Németország) egyes területein a vaddisznók klasszikus sertéspestisének felszámolására és a klasszikus sertéspestis elleni sürgősségi vakcinázására irányuló tervek tekintetében történő módosításáról

(az értesítés a C(2010) 1931. számú dokumentummal történt)

(Csak a német és a francia nyelvű szöveg hiteles)

(2010/193/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a klasszikus sertéspestis elleni védekezésre irányuló közösségi intézkedésekről szóló, 2001. október 23-i 2001/89/EK tanácsi irányelvre⁽¹⁾ és különösen annak 16. cikke (1) bekezdésének ötödik albekezdésére és 20. cikke (2) bekezdésének ötödik albekezdésére,

mivel:

- (1) A klasszikus sertéspestis elleni küzdelem céljából született intézkedések egyike volt a Németország Alsó-Szászország, Észak-Rajna-Vesztfália, Rajna-vidék-Pfalz és Saar-vidék tartományában a vaddisznók klasszikus sertéspestisének felszámolására és a klasszikus sertéspestis elleni sürgősségi vakcinázására irányuló tervek jóváhagyásáról szóló, 2003. február 27-i 2003/135/EK bizottsági határozat⁽²⁾ elfogadása.
- (2) Németország tájékoztatta a Bizottságot a betegségnek Észak-Rajna-Vesztfália és Rajna-vidék-Pfalz tartomány egyes területein a vaddisznóállomány körében a közel-múltban tapasztalt kialakulásáról.
- (3) A tájékoztatás szerint a vaddisznók körében előforduló klasszikus sertéspestist a Rajna-vidék-Pfalz déli részének, valamint az Eifel-vidéknek egyes területein felszámolták. Ennek megfelelően a klasszikus sertéspestis

felszámolására és a vaddisznók klasszikus sertéspestis elleni sürgősségi vakcinázására irányuló tervek alkalmazására a külön említett területeken a továbbiakban nincs szükség.

- (4) A 2003/135/EK határozatot ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (5) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak az Élelmiszerlánc- és Állategészségügyi Állandó Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2003/135/EK határozat mellékletének helyébe e határozat mellékletének szövege lép.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Németországi Szövetségi Köztársaság és a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2010. március 29-én.

a Bizottság részéről

John DALLI

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 316., 2001.12.1., 5. o.⁽²⁾ HL L 53., 2003.2.28., 47. o.

MELLÉKLET

„MELLÉKLET

1. AZOK A TERÜLETEK, AHOL FELSZÁMOLÁSI TERVEK VANNAK ÉRVÉNYBEN**A. Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartományban**

- a) Altenkirchen és Neuwied körzet.
- b) Westerwald körzetben: Bad Marienberg, Hachenburg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, Wallmerod és Westerburg települések; Höhr-Grenzhausen település területe az A48-as autópályától északra, Montabaur település az A3-as autópályától északra, valamint Wirges település az A48-as és az A3-as autópályától északra.
- c) Dél-nyugat-Pfalz körzetében: Thaleischweiler-Fröschen, Waldfischbach-Burgalben, Rodalben és Wallhalben települések.
- d) Kaiserslautern körzetben: Bruchmühlbach-Miesau településnek az A6-os autópályától délre fekvő része, valamint Kaiserslautern-Süd és Landstuhl települések.
- e) Kaiserslautern városnak az A6-os autópályától délre fekvő része.

B. Észak-Rajna–Vesztfália szövetségi tartományban

- a) Rhein-Sieg körzetben: Bad Honnef, Königswinter, Hennef (Sieg), Sankt Augustin, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg és Lohmar városok, valamint Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Ruppichteroth, Windeck és Much települések.
- b) Siegen-Wittgenstein körzetben: Kreuztal közigazgatási területén Krombach, Eichen, Fellinghausen, Osthelden, Junkernhees és Mittelhees helységek; Siegen város közigazgatási területén Sohlbach, Dillnhütten, Geisweid, Birlenbach, Trupbach, Seelbach, Achenbach, Lindenberg, Rosterberg, Rödgen, Obersdorf, Eiseren és Eiserfeld helységek; Freudenberg, Neunkirchen és Burbach települések; Wilnsdorf településen Rinsdorf és Wilden helységek.
- c) Olpe körzetben: Drolshagen város közigazgatási területén Drolshagen, Lüdespert, Schlade, Hützemert, Feldmannshof, Gipperich, Benolpe, Wormberg, Gelsingen, Husten, Halbhusten, Iseringhausen, Brachtpe, Berlinghausen, Eichen, Heiderhof, Forth és Buchhagen helységek; Olpe város közigazgatási területén Olpe, Rhode, Saßmücke, Dahl, Friedrichsthal, Thieringhausen, Günsen, Altenkleusheim, Rhonard, Stachelau, Lütringhausen és Rüblinghausen helységek, valamint Wenden település.
- d) Märkische körzetben: Halver, Kierspe és Meinerzhagen városok.
- e) Remscheid város közigazgatási területén: Halle, Lusebusch, Hackenberg, Dörper Höhe, Niederlangenbach, Durchholz, Nagelsberg, Kleebach, Niederfeldbach, Endringhausen, Lennep, Westerholt, Grenzwall, Birgden, Schneppendahl, Oberfeldbach, Hasenberg, Lüdorf, Engelsburg, Forsten, Oberlangenbach, Niederlangenbach, Karlsruhe, Sonnenschein, Buchholzen, Bornefeld és Bergisch Born helységek.
- f) Köln és Bonn városok közigazgatási területén: a Rajna-folyó jobb partján elhelyezkedő települések.
- g) Leverkusen város.
- h) Rheinisch-Bergische körzet.
- i) Oberbergische körzet.

2. AZOK A TERÜLETEK, AHOL SÜRGŐSSÉGI VAKCINÁZÁST ALKALMAZNAK**A. Rajna-vidék–Pfalz szövetségi tartományban**

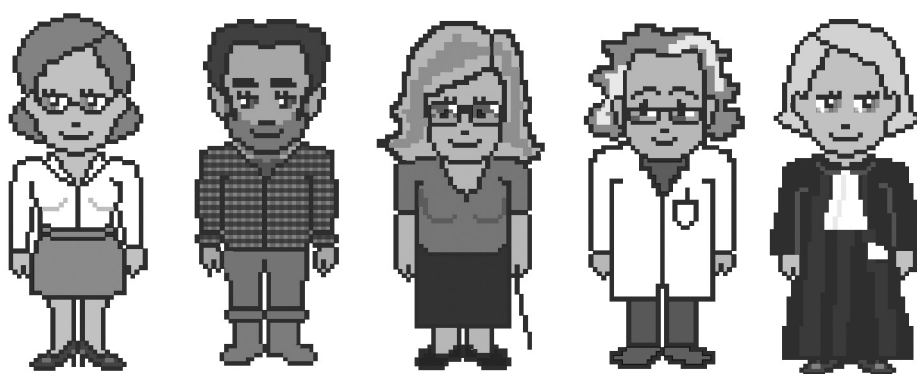
- a) Altenkirchen és Neuwied körzet.
- b) Westerwald körzetben: Bad Marienberg, Hachenburg, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Selters, Wallmerod és Westerburg települések; Höhr-Grenzhausen település területe az A48-as autópályától északra, Montabaur település az A3-as autópályától északra, valamint Wirges település az A48-as és az A3-as autópályától északra.
- c) Dél-nyugat-Pfalz körzetében: Thaleischweiler-Fröschen, Waldfischbach-Burgalben, Rodalben és Wallhalben települések.
- d) Kaiserslautern körzetben: Bruchmühlbach-Miesau településnek az A6-os autópályától délre fekvő része, valamint Kaiserslautern-Süd és Landstuhl települések.
- e) Kaiserslautern városnak az A6-os autópályától délre fekvő része.

B. Észak-Rajna–Vesztfália szövetségi tartományban

- a) Rhein-Sieg körzetben: Bad Honnef, Königswinter, Hennef (Sieg), Sankt Augustin, Niederkassel, Troisdorf, Siegburg és Lohmar városok, valamint Neunkirchen-Seelscheid, Eitorf, Ruppichteroth, Windeck és Much települések.
 - b) Siegen-Wittgenstein körzetben: Kreuztal közigazgatási területén Krombach, Eichen, Fellinghausen, Osthelden, Junkernhees és Mittelhees helységek; Siegen város közigazgatási területén Sohlbach, Dillnhütten, Geisweid, Birkenbach, Trupbach, Seelbach, Achenbach, Lindenberg, Rosterberg, Rödgen, Obersdorf, Eisern és Eiserfeld helységek; Freudenberg, Neunkirchen és Burbach települések; Wilnsdorf településen Rinsdorf és Wilden helységek.
 - c) Olpe körzetben: Drolshagen város közigazgatási területén Drolshagen, Lüdespert, Schlade, Hützemert, Feldmannshof, Gipperich, Benolpe, Wormberg, Gelsingen, Husten, Halbhusten, Iseringhausen, Brachtpe, Berlinghausen, Eichen, Heiderhof, Forth és Buchhagen helységek; Olpe város közigazgatási területén Olpe, Rhode, Saßmücke, Dahl, Friedrichsthal, Thieringhausen, Günsen, Altenkleusheim, Rhonard, Stachelau, Lütringhausen és Rüblinghausen helységek, valamint Wenden település.
 - d) Märkische körzetben: Halver, Kierspe és Meinerzhagen városok.
 - e) Remscheid város közigazgatási területén: Halle, Lusebusch, Hackenberg, Dörper Höhe, Niederlangenbach, Durchholz, Nagelsberg, Kleebach, Niederfeldbach, Endringhausen, Lennep, Westerholt, Grenzwall, Birgden, Schneppendahl, Oberfeldbach, Hasenberg, Lüdorf, Engelsburg, Forsten, Oberlangenbach, Niederlangenbach, Karlsruhe, Sonnenschein, Buchholzen, Bornefeld és Bergisch Born helységek.
 - f) Köln és Bonn városok közigazgatási területén: a Rajna-folyó jobb partján elhelyezkedő települések.
 - g) Leverkusen város.
 - h) Rheinisch-Bergische körzet.
 - i) Oberbergische körzet.”
-

EU Book shop

Az ÖN által keresett
valamennyi
uniós kiadvány!



bookshop.europa.eu

2010-es előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelven	1 100 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves CD-ROM	az EU 22 hivatalos nyelven	1 200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelven	770 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi CD-ROM (összevont)	az EU 22 hivatalos nyelven	400 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, CD-ROM, heti 2 kiadvány	többnyelvű: az EU 23 hivatalos nyelven	300 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	a vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

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.

A CD-ROM-formátumot 2010 folyamán DVD-formátum váltja fel.

Értékesítés és előfizetés

A különböző, térítés ellenében kapható kiadványokra – például az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* – való előfizetés a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhető 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.



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU